Возвратите книгу не позже указанного здесь срока

		ПГ			
		Д 15 пр. 2 к. т. 2			

ГМ-299250 22-9-50 г. 5 тип. ВММ, з 1156

10/684

1171

Не подлежитъ оглашенію.

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНІЕ ГЕНЕРАЛЬНАГО ШТАБА

(Изданіе Отдѣла Генералъ-Квартирмейстера).

ДАЛЬНІЙ ВОСТОКЪ.

Приложеніе ко второму тому.

МАРШРУТЫ и ОПИСАНІЯ ПУТЕЙ Маньчжуріи.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія **Тренке и Фюсно**, Максимиліановскій пер., № 13.
1911.

верена-56 г.

Проверено-65

ЧИТАЛЬНЫЙ ЗАЛ
1171
Не подлежитъ оглашенію.

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНІЕ ГЕНЕРАЛЬНАГО ШТАБА

(Изданіе Отдѣла Генералъ-Квартирмейстера).

ДАЛЬНІЙ ВОСТОКЪ.

2298862

Приложеніе ко второму тому. [2]

МАРШРУТЫ и ОПИСАНІЯ ПУТЕЙ Маньчжуріи.

Центральная Б.-Морская Библиотека ВМФ СССР

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія **Тренке и Фюсно**, Максимиліановскій пер., № 13.
1

ОГЛАВЛЕНІЕ.

№№ маршрутовъ.	НАПРАВЛЕНІЕ.	Страницы.
	I.	
	Маршруты и описанія путей отъ Забайкалья къ г. Харбину.	
1	Станція Маньчжурія, ст. Цаганъ, вдоль линіи жел. дор. .	2
2	Поселокъ Абогайтуй, ст. Цаганъ (вдоль лѣваго берега р. Аргуни)	6
3	Направленіе по правому берегу р. Аргуни отъ пос. Абогайтуй до ст. Цаганъ	8
4	Отъ ст. Цаганъ до ст. Хайларъ, вдоль Китайской-Восточной жел. дор.	12
5	Отъ ст. Китайской-Восточной жел. дор. Цаганъ по лѣвому берегу р. Аргуни (Хайларъ-Гола) до г. Хайлара . .	20
6	Кар. Кайластуевскій — оз. Панзанъ-Норъ— разъѣздъ Китайской-Восточной жел. дор., что въ 10 верстахъ восточнѣе ст. Хор-хонте	26
6а	Коретуй, гора Голы-Ундуръ, гора Оботу. По правому берегу р. Аргуни (Хайлара).	32
7	Караулъ Кайластуевскій, гора Бавихошу-Обо	38
8	Кар. Дуроевскій—падь Манасутай-Ключь, Шину-Булакъ, гор. Оботу, гор. Хайларъ.	42
9	Гор. Хайларъ, кар. ст. Цурухайтуевскій (ст. Цурухайтуевскій тр.) съ вѣтвью отъ высоты 298 (8 вер. къ сѣверу отъ ключа Сигельджи) восточнѣе г. Куку-Ундуръ. .	50
10	Гор. Хайларъ, кар. ст. Цурухайтуевскій черезъ Обо-Аракбогы, падь Хадатуй, падь Шандунъ, падь Кара-Челонъ	62
11	Ст. Маньчжурія, гора Дурбульджи, западнѣе Ганьчжуръ-Хуа-Або-Ганьчжуръ-Суме.	74
12	Пос. Абогайтуй—ст. Далай-Норъ—гора Холбо-Ганьчжуръ-Суме	82
13	Ст. Цаганъ—Огоморъ-Суме—Ганьчжуръ-Суме	88
14	Ст. Абойгатуевская, копи Далай-Норъ, Обо-Капцагай, устье р. Кырылунъ	92
15	Коретуй, ст. жел. дор. Хорхонтэ, кол. Шилинъ, кол. Дугры, Ганьчжуръ-Суме, съ вѣтвью—разъѣздъ Безводный, кол. Дугры	98
16	Устье р. Орчунъ—Ганьчжуръ-Хуа-Або—г. Тунъ.	106
17	Часть дороги отъ устья р. Орчунъ, а именно: г. Тунъ, ур. Хорхольджи — г. Хайларъ (отъ пересѣченія ея дорогою Цаганъ-Ганьчжуръ до Хайлара)	108
18	Гора Илю-Обо, ур. Щандо-Бохохъ, ур. Хорхольджи . . .	114
19	Ганьчжуръ-Суме, Хельгесъ-Обо, кол. Нонжинъ-Булакъ-Хайларъ.	118
20	Гуньчжуръ-Суме, озеро Байнцаганъ-Норъ, Цаганъ-Толгой-Обо, кол. Нонжинъ-Булакъ, г. Хайларъ	124
21	Разъѣздъ восточнѣе Хорхонтэ на 20 верстъ—ур. Молцыкъ-Хега, Хусхугуръ-Обо	130
22	Отъ колодца Шилинъ до ур. Ингунъ	134

№№ маршрутовъ.	НАПРАВЛЕНІЕ.	Страницы.
23	Кар. Кайластуевскій, озеро Каретуй, кар. Старо-Цуруxайтуевскій	138
24	Каретуй, падь Сорбокъ, кл. Умкей	144
25	Каретуй—постоялый дворъ у Обо-Байлаунцзыту—Обо-Аракбогы	152
26	Отъ г. Хайлара до г. Цицикара	158
27	Отъ г. Хайлара до разъѣзда Фулярди	188
28	Дорога изъ г. Цицикара въ Хуланъ-ченъ	200
29	Описаніе пути изъ г. Харбина черезъ г. Хуланъ-ченъ къ Цицикару	209
30	Ст. Цурухайтуй—Мергенъ	214
31	Рекогносцировка дороги Харбинъ-Мергенъ	262
32	Грунтовые пути вдоль полотна жел. дор. Харбинъ-Цицикаръ: отъ ст. Харбинъ до ст. Дуйчинсанъ, вдоль восточной стороны жел. дор.	275
33	Описаніе пути отъ г. Хайлара до г. Калгана	281
„Примѣрный“.	Отъ г. Хайлара до г. Калгана	302
	Отъ г. Хайлара до г. Калгана	304

II.

Маршруты и описанія путей изъ Амурской области къ городамъ Цицикару и Харбину.

1	Отъ д. Мохэ черезъ Жултугу и д. Удяза, до г. Мергенъ Хейлудзянской провинціи	308
2	Дорога Мергенъ—Цицикаръ	322
3	Дорога Благовѣщенскъ—Цицикаръ	327
4	Отъ г. Благовѣщенска до ст. Цицикаръ Китайской Восточной жел. дор.	344
5	Описаніе пути, пройденнаго разъѣздомъ отъ 1-го Пограничнаго коннаго полка, съ 30-го мая по 15-е августа 1910 года, черезъ округа: Хуланчэнскій, Бейлинскій, Тунькэнскій, Эрка-шаньскій, Мергенскій, отъ г. Харбина до г. Мергена	360
6	Ст. Цицикаръ—г. Сахалянъ на Амурѣ	371
7	Описаніе пути отъ г. Харбина до четвертой пади (Тайпингоу на Амурѣ)	379
8	Хуланчэнъ—Бейлинцзы—Тунькэнь	388
9	Тунькэнь—Эрекшань—Дедуръ—Лаулакэ—Мергенъ	405
10	Мергенъ—Айгунъ	421

III.

Маршруты и описанія путей изъ Приморской области къ г. Харбину.

1	Ст. Казакевичи (Хабаровскъ)—Лохосусу—Сань-Синъ	436
1а	Отъ г. Фукдина до г. Сань-Сина	441
2	Описаніе пути отъ г. Сань-Сина до Харбина	448
3	Развѣтвленія направленія г. Сань-Синъ—г. Харбинъ	466
„	Норская тропа, отъ устья р. Норъ (Но-ло-хэ) до дер. Дофаудзы (Донаудзы)	470
4	Пройденный путь можетъ быть разбитъ на три участка: 1) выходъ въ долину р. Мурень, 2) движеніе долиною р. Мурень и 3) движеніе долиною р. Уссури	477
5	Г. Нингута—г. Сань-Синъ	481
6	Турій Рогъ—г. Сань-Синъ	483
7	Станица Видная—г. Сань-Синъ	485

№№ маршрутовъ.	НАПРАВЛЕНІЕ.	Страницы.
8	Ст. Полтавская (изъ г. Никольскъ-Уссурійскій)—г. Нингута—г. Гиринъ	488
9	Г. Нингута—г. Харбинъ	492
10	Описаніе грунтовой дороги г. Нингута—г. Харбинъ, пролегающей непосредственно вдоль жел. дор.	510
11	Отъ ст. Харбина до ст. Иманьпо, по сѣверную сторону желѣзнодорожной линіи	520
12	Г. Харбинъ—г. Аже-хэ	525

IV.

Маршруты и описанія путей изъ Приморской области и Сѣверной Кореи въ Сѣверную Маньчжурію.

1	Г. Хунчунъ—г. Гиринъ съ развѣтвленіями	533
2	Г. Хунчунъ—г. Нингута	561
3	Г. Нингута—г. Гиринъ	567
4	Г. Омосо—г. Гиринъ	584
5	Г. Гиринъ—г. Омосо—г. Нингута	589
6	Г. Гиринъ—г. Одунченъ—г. Нингута	599
7	Г. Гиринъ—г. Одунченъ	604
8	Г. Омосо—г. Одунченъ	611
9	Г. Одунченъ—мѣст. Діяпигоу (Чапигоу)	614
10	М. Кіибе (Тіинье)—м. Таса-хэ	619
11	Г. Нингута—Тайвагоуза, на Нингутинско-Хунчунскомъ трактѣ (при впаденіи р. Сятунгоу въ р. Ран-хэ)	623
12	Отъ дер. Тайвангоза, на Нингутинско-Хунчунскомъ трактѣ (расположенной на р. Гай-хэ), черезъ дер. Тафангоу, перевалъ Мяолинъ, деревни Татанза, Лохишань, г. Санчагоу въ станицу Полтавку	629
13	Отъ ст. Эхо—Восточной-Китайской жел. дор. до г. Нингуты	635
14	Отъ г. Тунгинчина, черезъ дд. Куанчендзы—Сеньегоу—Куандядянъ—Тунгоуганцзы къ г. Одунчену пролегаетъ грунтовая дорога, мѣстами переходящая въ тропу, а мѣстами проходящая по обломкамъ скалъ	637
15	Отъ г. Тунгинчина до г. Одунчена (Дун-хуа-сянъ), черезъ дер. Суньягоу, Хоу-бей, Тунгоуганза	642
16	Гг. Хайлинъ—Нингута—Омосо—Хейшилинъ—Одунченъ—Чанбошань—Эльдагоу—Тасахэ—Чанбошань и Тавайлаза—Чечандза	662
17	Станція Хайлинъ, г. Омосо	669
18	Г. Омосо—г. Одунченъ	673
19	Г. Одунченъ—мѣст. Туеза	675
20	Мѣст. Туеза—Мѣдноплавильный заводъ Чанбашань	676
21	Мѣдноплавильный заводъ Чанбашань—мѣст. Тунфусы	678
22	Отъ г. Херіенга черезъ дер. Ліудагоу до мѣст. Тудагоу	682
23	Отъ мѣст. Тудагоу до г. Одунчена	684
24	Отъ г. Одунчена до Тьют-загай (Янзиганъ)	689
25	Отъ мѣст. Тунфосы—черезъ д. Ліудагоу—къ корейскому г. Чонгшенгъ	695
26	Отъ г. Чонгшенга до г. Херіена (по лѣвому берегу р. Тумень-улы)	700
27	Дорога отъ верховьевъ р. Хунчунки до г. Хунчуна	703
28	Очеркъ путей раіона: ст. Пограничная Китайской-Восточной жел. дор. — ст. Мудань-цзянь—Нингута—Омосо—Одунченъ—Тумень-Ула	707

№№ маршрутовъ.	НАПРАВЛЕНІЕ.	Страницы.
	V.	
	Маршруты и описанія важнѣйшихъ путей раіона Цицикаръ, Бодунэ—Куанченцзы (Чаньчунъ)—Гиринъ—Харбинъ.	
1	Дорога Цицикаръ—Бодунэ, вдоль лѣваго берега р. Нонни	757
2	Описаніе пути отъ ст. Фуляэрди Китайской-Восточной жел. дор., вдоль праваго берега р. Нонни къ г. Бодунэ	760
3	Восточная дорога отъ г. Бодунэ до ст. Цицикаръ	762
4	Дорога по лѣвому берегу р. Нонни, отъ устья до мѣст. Данай-чжанъ.	766
5	Дорога по лѣвому берегу р. Сунгари, отъ г. Харбина къ устью р. Нонни	768
6	Бодунэ—Харбинъ	772
7	Гиринъ—Бодунэ	774
8	Куан-чен-цзы—Харбинъ	777
9	Гиринъ—Куан-чен-цзы	781
10	Гиринъ—Харбинъ	783
	VI.	
	Маршруты и описанія путей изъ Сѣверной Маньчжуріи: а) въ Южную, б) къ границамъ Кореи (Ціосенъ) и в) во Внутренній Китай.	
1	Гиринъ—И-тун-чжоу—Хэр-су—Кай-юань-сянь—Тѣлинъ—Мукденъ—Ляоян-чжоу — Хай-ченъ — Гай-чжоу—Фучжоу—ст. Пулан-дянь—Цзинь-чжоу—Портъ-Артуръ.	791
2	Куан-чэн-цзы—Хуай-дэ-сянь—Фын-хуа-сянь—Чан-ту-фу—Ма-чек-тай—Гу-цзя-цзы—Тѣлинъ—Мукденъ—Ляоян-чжоу—Ню-чжуанъ—Ин-коу—Гай-чжоу — ст. Пу-лан-дянь—Цзинь-чжоу—Портъ-Артуръ.	795
3	Гиринъ—Итун-чжоу—Мукденъ (съ отвѣтвленіями)	797
4	Гиринъ—Гуангай—Хейшитоу — Хайлун-чэнъ— Бэй-шань-чэнъ-цзы — Ин-пань — Фу-шунь-чэнъ— Бэнъ-си-ху—Гай-чжоу—Би-цзы-во.	801
5	Гиринъ — Куан-гай — Хэй-ши-тоу — Хай-лун-чэнъ — Бей-шань-чэнъ-цзы—Нань-шань-чэн-цзы—Син-цзин-тинъ-Дао-дин-шань—Бэнь-си-ху—Сю-янь-чжоу—Би-цзы-во.	803
6	Гиринъ—Куан-гай—Хэй-ши-тоу—Ха-ми-хэ—Гу-шань-цзы-У-фан-лоу—Син-цзин-тинъ— Цзян-чанъ—Сай-ма-цзы—Фын-хуан-чэнъ—Да-гу-шань—Би-цзы-во	805
7	Гиринъ—Мопэйшанъ.	807
8	Гиринъ—Гуангай.	810
9	Гуангай—гора Пэйшань	818
10	Долина р. Сунгари — Чэн-цзя-гоу — Па-цзя-гоу — Па-цзя-дань— Тун-хуа-сянь— Хуай-жэнь-сянь — Куань-дянь-сянь—Ань-дун-сянь—Да-гу-шань – Би-цзы-во.	820
11	Гиринъ—Дьяпигоу	823
12	И-тун-чжоу—Да-гу-шань—Та-ка-ди—Па-ин-дянь—Чан-цзя-дань — Син-минь-пу — Син-цзин-тинъ— Цзян-чанъ—Сан-ма-цзы—Фын-хуан-чэнъ—Ань-дун-сянь.	829
13	Мо-пань-шань (или изъ Хей-ши-тоу) — Хай-лун-чэнъ — У-фан-лоу — Синь-мин-пу — Синь-цзин-тинъ — Хуай-женъ-сянь—Ча-гоу-мынь	831
14	Хэй-ши-гоу—Гу-шань-цзы—Сань-дао-гоу—Тунь-хуа-сянь—Юй-шу-линъ.	833
15	Долина р. Сунгари—Чэн-цзя-гоу—Ту-цзя-хуа-эръ—перевалъ Лао-ѣ-линъ — Па-цзя-дань — Сы-цзя-дань — Па-цзя-гоу—Тун-гоу	834

№№ маршрутовъ.	НАПРАВЛЕНІЕ.	Страницы.
16	Долина р. Сунгари—Манюсао (Най-шань)—Тан-хэ-коу—перевалъ Чэн-коу-цзы — Моа-эр-шань—Тун-гоу—Ча-гоу-мынь.	835
17	Долина р. Сунгари—Мань-цзя—Тюммури—перевалъ Тего-линъ—И-хунъ	836
18	Дорога Ань-дунь-сянь — Фын-хуан-чэнъ — Ту-кан-цзы — Сюй-ли-чжуанъ — Цзинь-цзя-хэ — Цао-хэ-коу—перевалъ Фэнь-шуй-линъ—Вэнь-ди-та—Тань-жуй-чжанъ—Ла-цзы-шань — Ма-тоу-линъ — перевалъ Ши-мынь-линъ—ст. Ляоян-чжоу.	837
19	Дорога Сяо-пу-си-хэ (Гу-лу-цзы) — Куань-дянь-сянь—Эр-дао-хэ-цзы—Сай-ма-цзы—перевалъ Фэнь-шуй-линъ—Фан-цзя-пу-цзы—Ян-ли-гоу—Гу-цзя-цзы—Ань-пинъ—Ляоян-чжоу	838
20	Дорога Ча-гоу-мынь — У-ли-дянь — перевалъ Пу-ту-цзя-линъ—г. Куай-жэнь-сянь—Эр-ху-лэй—перевалъ Тай-пин-линъ — Лин-кай — Му-цзы— Ин-пань—Гао-шань-тунь—ст. Тѣлинъ	839
21	Дорога Юй-шу-линъ — Да-фан-гоу — Уй-ша-хэ — Тун-хуа-сянь—перевалъ Ма-лу-гоу-линъ—Сань-дао-гоу—Лю-дао-гоу—Лю-хэ-чжань—Бэй-шань-чэн-цзы—перевалъ Фэнь-шуй-линъ — Лю-цзя-тай—Цзю-бянь-тунь—Кай-юань-сянь	840
22	Дорога Тун-гоу—Па-цзя-гоу—Сы-цзя-дань—Гу-шань-цзы—Ян-цзы-сяо—Хай-лун-чэнъ—Лю-хоу-янъ—Та-ка-ди—Тай-цзуй-цзы—Хэрсу—ст. Го-цзя-дянь.	841
23	Дорога Мао-эр-шань—Па-бэй-гоу—перевалъ Лао-ѣ-линъ—Па-цзя-дань— Сы-цзы-дань— Тун-хуа-сянь—Гу-ай-дамяо-цзы—перевалъ Гань-шань-линъ—Ван-цин-мынь—Синь-минь-пу—Синь-цзин-тинъ—перевалъ Янь-цзя-тай-линъ—Му-цзы — перевалъ Мао-эр-тун-линъ—Ин-пань—Фу-шунь-чэнъ—Мукденъ	842
24	Куань-чэн-цзы—Хуай-дэ-сянь—Чао-ян-пу—Фын-хуа-сянь—Чан-ту-фу — Тун-цзя-коу — Фа-ку-мынь—Синь-минь-тинъ— Бань-ля-мынь— Сяо-хэй-шань—Люй-ан-и—Далин-хэ — Цзин-чжоу-фу — Нин-юань-чжоу—Шай-хай-гуань (Линь-юй-сянь)	843
25	Куань-чэн-цзы — Хуай-дэ-сянь — Ту-лун-тунь — На-мынь-чэнъ — Сань-цзя-цзы — Фа-ку-мынь — Чжан-у-тай-мынь — Ша-чэн-цзы — Бай-ту-чан-мынь — Цин-хэ-мынь—И-чжоу — Цзинь-чжоу-фу — Нин-юань-чжоу—Шань-хай-гуань	847
26	Цзиньчжоу-фу—Таонань-фу.	850
27	Таонань-фу—Чженьцзятунь—Саньцзянькоу.	901

I.

Маршруты и описанія путей отъ Забайкалья къ г. Харбину *).

---

*) См. схему путей Манчьжуріи, 40-в. карту и 10-в. карту раіона отъ Забайкалья до г. Хайлара.

МАРШРУТЪ

станція Маньчжурія — станція Цаганъ вдоль

Путь до станціи Далай-Норъ пролегаетъ по открытой мѣстности, всюду станціи Далай-Норъ до станціи Цаганъ путь пролегаетъ по низинѣ, также у Далай-Нора можетъ послу

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты.	Число верстъ между пунктами.	Число дворовъ и колодцевъ въ каждомъ пунктѣ.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Рубежи: рѣки, овраги и др. Переправы: мосты, паромы и др.
Станція Маньчжурія.		Источники воды: на станціи Маньчжурія водокачка, снабжающая какъ желѣзную дорогу, такъ и жителей поселка отличной водой; на станціи Далай-Норъ также водокачка съ отличной водой; на копяхъ Далай-Норскихъ имѣется отличный колодецъ. На вторыхъ копяхъ (въ 5—6 вер. отъ Далай-Нора) имѣется отличн. ключъ. Кромѣ того, въ казармахъ по линіи ж. д. имѣются колодцы.	Дорога полевая съ твердо наѣзженнымъ полотномъ, вполнѣ исправнымъ и мало разгрязняющимся въ дожди, вслѣдствіе песчанаго грунта.	Въ 3-хъ верстахъ къ западу отъ ст. Далай-Норъ дорогу пересѣкаетъ р. Мутная (Далай-Норъ); черезъ рѣку имѣются 3 моста, изъ коихъ 2 ж.-д., а одинъ деревянный. Изъ ж.-д. мостовъ одинъ деревянный на сваяхъ, а другой желѣзный. Длина мостовъ около 10—11 саженъ, ширина 2 саж. Мосты прочные, годны для прохода артиллеріи самыхъ крупныхъ калибровъ. Деревянный мостъ къ югу отъ желѣзн. дороги испорченъ и для проѣздовъ въ настоящее время негоденъ.

*) Рекогносцировку производилъ Генеральнаго Штаба полк. Габаевъ въ концѣ іюня мѣсяца 1910 г.

№ 1 *)

линіи желѣзной дороги. Длиною 57 верстъ.

доступной для движенія всѣхъ родовъ войскъ во всякое время года. Отъ доступной движенію войскъ. Въ періодъ дождей и разливовъ рѣка Мутная жить препятствіемъ движенію.

6.	7.	8.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста, удобство для расквартированія и прочія свѣдѣнія.
Мѣстность по сторонамъ дороги такова: къ югу отъ линіи ж. д. тянутся безлѣсныя горы съ рѣзко очерченнымъ профилемъ у разъѣзда Абогайтуй и близъ ст. Маньчжурія, въ 4—5 верстахъ къ югу отъ которой тянется хребетъ Богоорджинъ. Къ сѣверу отъ линіи жел. дор. мѣстность слегка волнистая, мѣстами переходящая въ низину; движеніе по сторонамъ дороги возможно для всѣхъ родовъ войскъ во всякое время года.	Высоты къ Ю.-В. отъ станціи Маньчжурія могутъ служить позиціей для обстрѣливанія долины Куладжи, тянущейся къ востоку отъ ст. Маньчжурія.	Биваки могутъ быть избраны: у ст. Маньчжурія, копей Далай-Норскихъ, а также у ст. Далай-Норъ. Въ этихъ же пунктахъ возможно расположить войска квартиро-бивакомъ: а) у ст. Маньчжурія цѣлую дивизію; б) у ст. Далай-Норъ 1—2 роты.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты.	Число верстъ между пунктами.	Число дворовъ и колодцевъ въ каждомъ пунктѣ.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Рубежи; рѣки, овраги и др. Переправы: мосты, паромы и др.
Станція Далай-Норъ.	27	Водокачка у ст. Далай-Норъ и Цаганъ, рѣки Аргунь и Мутная; кромѣ того, въ казармахъ по линіи желѣзной дороги, расположенныхъ въ разстояніи 5 вер. одна отъ другой, имѣются колодцы. Топливо — аргалъ и каменный уголь.	Дорога пролегаетъ по низинѣ, затопляемой близъ станціи Далай-Норъ разливомъ р. Мутной; къ В. же отъ ст. Далай-Норъ низина лишь мѣстами заливается водой и вполнѣ доступна для движенія всѣхъ родовъ войскъ. Дорога въ видѣ полевой грунтовой пролегаетъ рядомъ по обѣ ея стороны; грунтъ песчано-глинистый.	
Станція Цаганъ.	30			

6.	7.	8.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста, удобство для расквартированія и прочія свѣдѣнія.
По сторонамъ дороги мѣстность совершенно плоская, безлѣсная; по мѣрѣ приближенія къ станціи Цаганъ, примѣрно въ разстояніи 7—8 верстъ отъ нея, къ югу отъ дороги и къ С. отъ нея по Аргуни начинаютъ встрѣчаться песчаные бугры, которые отъ станціи Цаганъ переходятъ въ сплошные песчаные бурханы, тянущіеся далеко на В.		Бивачныя мѣста могутъ быть избраны на протяженіи всего пути.

МАРШРУТЪ

поселокъ Абогайтуй, станція Цаганъ (вдоль

Путь пролегаетъ по низинѣ вдоль самаго берега; обычное время (поздней мѣстами водой, а въ нынѣшній годъ, вслѣдствіе сильныхъ дождей, былъ кружнымъ путемъ

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты.	Число верстъ между пунктами.	Число дворовъ и колодцевъ въ каждомъ пунктѣ.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Рубежи: рѣки, овраги и др. Переправы: мосты, паромы и др.
Поселокъ Абогайтуй.		Источники воды: р. Аргунь, колодцы поселка Абогайтуй и станціи Цаганъ. Топливо — аргалъ и въ небольшомъ количествѣ тальникъ, растущій на берегу рѣки Аргуни.	По свѣдѣніямъ отъ жителей путь этотъ поздней осенью и въ сухое лѣто вполнѣ доступенъ для движенія войскъ и обозовъ. Грунтъ дороги песчаный, мѣстами глинистый. Дорога пролегаетъ по совершенной плоскости.	
Цаганъ.	46			

*) Рекогносцировку производилъ Генеральнаго Штаба полк. Габаевъ въ іюлѣ мѣсяцѣ 1910 г.

№ 2 *)

лѣваго берега р. Аргуни). Длин. 46 верстъ.

осенью) проходимъ для всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ. Весной заливается совершенно залитъ и движеніе отъ Абогайтуя на Цаганъ производилось на ст. Далай-Норъ.

6.	7.	8.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста, удобство для расквартированія и прочія свѣдѣнія.
По сторонамъ дороги мѣстность совершенно плоская: къ западу отъ дороги безлѣсная, къ востоку (по берегамъ р. Аргуни) покрытая вдоль рѣки низкорослымъ тальникомъ.		Бивачныя мѣста, вслѣдствіе наличія воды, могутъ быть избраны на протяженіи всего пути. Квартиро-бивачно можно расположить: а) у поселка Абогайтуй дивизію; б) у ст. Цаганъ 1—2 роты.

МАРШРУТЪ

направленіе по правому берегу р. Аргуни отъ

Направленіе вдоль праваго берега р. Аргуни, въ виду небывалаго по своимъ обычное же, сухое лѣто на правомъ берегу р. Аргуни почти на всемъ направленіе это надо
Изслѣдовано направленіе въ 15 —

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты.	Число верстъ между пунктами.	Число дворовъ и колодцевъ въ каждомъ пунктѣ.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Рубежи: рѣки, овраги и др. Переправы: мосты, паромы и др.
Абогайтуй.			Отъ горъ Шевугонты, находящихся на одной высотѣ съ поселкомъ Абогайтуй, изслѣдовано направленіе на юго-востокъ къ озеру Бомбоноръ и далѣе къ р. Аргуни мимо горы Дагандылъ.	Направленіе пересѣкаетъ р. Аргунь въ разстояніи 12 верстъ къ сѣверу отъ разъѣзда Песчанаго.
Гора Дагандылъ.			Направленіе это, первыя 8 верстъ отъ р. Аргуни, пролегаетъ по склонамъ возвышенностей Шевугонты, вполнѣ доступныхъ для движенія пѣхоты и кавалеріи и вьючной артиллеріи; затѣмъ направленіе идетъ мимо восточныхъ береговъ оз. Бомбоноръ по низинѣ, мѣстами залитой разливомъ озера,	Въ обычное время здѣсь имѣется хорошій бродъ.

*) Рекогносцировку производилъ Генеральнаго Штаба полк. Габаевъ въ половинѣ іюня мѣсяца 1910 г.

№ 3 *)

пос. Абогайтуй до ст. Цаганъ. Длин. 48 верстъ.

размѣрамъ разлива р. Аргуни въ 1910 г., оказалось непроходимымъ. Въ протяженіи отъ Абогайтуя до Цагана идутъ сплошные покосы и потому считать проходимымъ.
16 верстахъ къ востоку отъ рѣки.

6.	7.	8.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста, удобства для расквартированія и прочія свѣдѣнія.
По сторонамъ дороги изслѣдованнаго направленія мѣстность безлѣсная, всхолмленная, а вблизи Аргуни гористая.	Юго-восточная окраина гор. Шевугонты можетъ служить позиціей для обстрѣливанія линіи озеръ Бомбоноръ, Бомбобулакъ, Сайданоръ.	Биваки могутъ быть избраны близъ оз. Бомбобулакъ, а также на рѣкѣ Аргуни.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты.	Число верстъ между пунктами.	Число дворовъ и колодцевъ въ каждомъ пунктѣ.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Рубежи; рѣки, овраги и др. Переправы: мосты, паромы и др.
			но доступной движенію пѣхоты и кавалеріи и вьючной артиллеріи. Отъ южной оконечности озера Бомбоноръ направленіе пролегаетъ по волнистой мѣстности, которая по мѣрѣ приближенія къ р. Аргуни принимаетъ все болѣе и болѣе горный характеръ и въ 3-хъ верстахъ отъ р. Аргуни образуетъ горную группу „Дагандылъ“. Отъ озера Бомбоноръ направленіе на Дагандылъ мѣстами совпадаетъ съ тропинкой, выходящей къ Аргуни.	

6.	7.	8.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста, удобство для расквартированія и прочія свѣдѣнія.

МАРШРУТЪ

отъ станціи Цаганъ до станціи Хайларъ, вдоль Ки

Удобопроходимъ; мѣстами по обѣ стороны обслуживаемаго рельсоваго пути. мыя исправленія. Хорошо на всемъ протяженіи обезпеченъ подвозомъ; № 12, ст. Ваньгунь. При расположеніи на отдыхъ возможно, хотя и въ огра всегда удобопроходимъ и

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Ст. Кит.-В. ж. д. Цаганъ: каменныхъ строеній 6, деревянныхъ 4, бараковъ землян. 2, лавоч. (баракъ) 2, хлѣбопекарня 1, рогатаго скота 50 г. лошадей 15, барановъ 300, сѣна 30 тысячъ пуд., квартируетъ полусотня.		Исправная станціонная водокачка и 6 колодцевъ; въ 2 верстахъ къ сѣверу р. Хайларъ запасы дровъ, на станціи. Кусты тальника по рѣкѣ.	Первыя три версты по луговой равнинѣ, на четвертой пересѣкаетъ гряду песчаныхъ холмовъ и рельсовую колею. Около 1½ версты движеніе по песку только шагомъ. Далѣе пологій подъемъ и путь по открытой суглинистой возвышенности. На 19 верстѣ, не оказывающей вліянія на движеніе, сухой солончакъ. На 24 верстѣ содовое озеро съ развалинами фанзы (завода).	На рельсовомъ пути между разъѣздомъ № 5, Песчаный и заставою Толбузянъ (на 4-й верстѣ отъ ст. Цаганъ) два мостика, каждый длиною 1 саж. и на козловомъ устоѣ.
Ст. Хорхонте: каменныхъ строеній 7, деревянныхъ 8, лавоч. 2, водокачекъ (башенъ) 2, бараковъ и землянокъ 5, рогатаго скота 50 головъ, лошад. 10, барановъ 60.	26	2 исправныя водокачки, 2 колодца со срубомъ, глубина 4 арш., воды 2½ аршина.	Протягиваясь въ полосѣ отчужденія непосредственно у рельсоваго пути и южнѣе его, на 30 верстѣ путь подходитъ къ заставѣ „Лѣсная“ (полуказарма съ замерзшимъ колодцемъ, не оттаиваетъ, воды не берутъ). Песчан. участки полотна чередуются съ суглинистыми. На 34 верстѣ, не доходя полука-	

*) Рекогносцировку производилъ Генеральнаго Штаба капит. Мочульскій въ іюнѣ мѣсяцѣ 1910 г.

№ 4 *)

тайской-Восточной жел. дор. Длиною 112 верстъ.

Нахожденіе въ полосѣ отчужденія позволяетъ всегда произвести необходи-
мѣстными источниками воды тоже, за исключеніемъ участка: Разъѣздъ
ниченныхъ размѣрахъ, пользоваться крышею для лазаретовъ и штабовъ. Путь
отъ погоды зависитъ мало.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
Отъ разъѣзда № 6, до разъѣзда № 8 пролегаетъ въ полосѣ песчаныхъ бугровъ, поросшихъ кустарникомъ и рѣдкими соснами, остальные участки находятся на открытой съ мягкими перегибами равнинѣ. Близость къ рельсовому пути опредѣляетъ назначеніе дороги для обслуживанія полосы отчужденія. Связь между описываемымъ направленіемъ и параллельными дорогами хотя и нарушается полосою песчаныхъ бугровъ, но возможна среди нихъ по обозначеннымъ дорогамъ, внѣ песковъ и безъ дорогъ. Между конечными пунктами маршрута описанный путь кратчайшій. Въ случаѣ марша колонны, таковая будетъ обезпечена возможностью подвоза и сосредоточенія въ полосѣ отчужденія запасовъ. Неисправность водопровода на станціи Угуноръ		Бивачныя мѣста наиболѣе удобны близъ станцій, кромѣ Угунора. Въ послѣднемъ случаѣ желательно продвинуться ближе къ р. Хайлару (къ водокачкѣ Угуноръ), которая можетъ подавать воду только на $1^1/_2$ вер. Подстилка и топливо могутъ быть частью взяты со станцій, частью доставлены поѣздами. За исключеніемъ песчаной полосы, прилегающія урочища обильны подножнымъ кормомъ.	Поперечные пути, по которымъ можетъ быть установлена связь со смежными, нанесены на карту. Водонапорныя башни на станціяхъ успѣшно могутъ быть использованы для наблюденія заокружающею мѣстностью и желѣзною дорогою. Расположеніе станціонныхъ построекъ даетъ выгоды перекрестной обороны. Приспособленіе къ защитѣ станціонныхъ и прочихъ зданій осложняется от-

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
			зармы № 22 (съ глубокимъ, хорошимъ колодцемъ), переходитъ на сѣверную сторону отъ полотна.	
Разъѣздъ № 7 съ полуказармою № 22, 3 каменныхъ зданія, 4 деревянныхъ бани.	37	Колодецъ со льдомъ 15 арш. глубины до воды, воды 1,5 сажени.	Спустившись къ подошвѣ насыпи и пройдя 100 саж., путь снова вступаетъ по песчаному подъему на уровень съ бровками полотна. Подъемъ легокъ. Слѣдуя вдоль рельсоваго пути, отходитъ лишь для обхода подошедшихъ къ желѣзной дорогѣ песчаныхъ бугровъ.	
Полуказарма № 23: каменныхъ зданій 2, деревянныхъ 1.	41	Колодецъ, глубины до воды 18 саж., воды 3 арш., вода съ затхлымъ запахомъ.	Миновавъ на 41 верстѣ полуказарму и не измѣняя въ общемъ своихъ качествъ, на 37 верстѣ путь проходитъ къ полуказармѣ № 24 и разъѣзду № 8 (закрытому). Далѣе колесное движеніе возможно по обѣ стороны рельсоваго пути. Слой песку на полотнѣ постепенно уменьшается и скрѣпляется растительнымъ дерновымъ покровомъ и примѣсью суглинка. Близъ разъѣзда № 8, на дорогѣ южнѣе полотна сдѣлана выемка дернового слоя.	
Застава „Равнина“, полуказарма № 24 и разъѣздъ, каменныхъ здан. 2, деревянныхъ 4.		Колодецъ до воды 20 саж., воды 2½ арш.		
Полуказарма: каменныхъ здан. 2, деревянныхъ 1.	52	Колодецъ до воды 19 саж., воды 1 сажень, вкусъ затхлый.	До разъѣзда № 8 движеніе по сторонамъ пути очень затруднено песчаными буграми, далѣе безпрепятственно по обѣ стороны желѣзной дороги	

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
приводитъ къ маршу отъ станц. Ваньгунь до разъѣзда № 12 по безводной мѣстности на протяженіи двухъ переходовъ. Сравнительная близость р. Аргуни (Хайлара) устраняетъ это неудобство только между ст. Ваньгунь и Угуноръ, далѣе необходимо подвозить воду по жел. дорогѣ. Для устройства этапа, (вслѣдствіе близости города) удобенъ только Хайларъ. Тамъ же возможно расположеніе госпиталей и постоянныхъ складовъ. Всѣ разъѣзды закрыты; для приведенія каждаго изъ нихъ въ полную готовность, необходимо при 10 рабочихъ двое сутокъ. Состояніе почти всѣхъ пассажирскихъ зданій и бараковъ - землянокъ на разъѣздахъ неудовлетворительно. Необходимъ капитальный ремонтъ, чтобы они могли соотвѣтствовать своему назначенію. Песчано-бугристыя пространства, увеличивая пересѣченность прилегающей мѣстности, способствуютъ засадамъ и развитію дѣйствій по разрушенію рельсоваго пути. Съ сѣвера направленіе прикрыто рѣкою Хайларъ. Песчаныя крайне пересѣченныя по характеру урочища могутъ служить укрытіемъ для мелкихъ партій и увеличиваютъ трудность охраны рельсоваго пути.			сутствіемъ при большинствѣ изъ нихъ сомкнутыхъ оградъ.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
			для всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ.	
Ст. Ваньгунь: каменныхъздан. 7, деревянныхъ 5, бараковъ - землянокъ 4, хлѣбопекарня 1, лавочка 1, путей 5.	56	Колод., глуб. 12 саж., воды 3 арш., водопров. станц., запасы дровъ.	Миновавъ станцію, путь южнѣе полотна протягивается только до полуказармы № 27.	
Полуказарма № 27: каменныхъ зданій 1, деревянныхъ 2.	61	Колодецъ 12 саж. глуб. безъ воды.	Далѣе колесное движеніе возможно только сѣвернѣе полотна. Преодолѣвъ невысокій увалъ и повернувъ къ юго-востоку, путь подходитъ къ самому полотну и далѣе тянется вдоль него до разъѣзда № 9, расположеннаго сѣвернѣе полотна. Далѣе, не мѣняя качествъ, подходитъ сперва къ полуказармѣ № 29 и далѣе къ разъѣзду № 10, къ югу отъ полотна ж. д., совпадая съ направленіемъ рельсоваго пути и уклонившись на 82 верстѣ нѣсколько къ сѣверо-востоку, путь достигаетъ ст. Угуноръ.	
Разъѣздъ № 9 и полуказ. № 28: камен. здан. 2, баракъ - землянка 1.	67	Безводн. колодецъ 18 саж. глубиною.		
Полуказарма № 29: каменныхъ зданій 3.	72	Колодцевъ нѣтъ, воду привозятъ изъ р. Аргуни (Хайлара).		
Разъѣздъ № 10 и полуказ. № 30: каменныхъ здан. 2, баракъ 1, землянка 1.	78			
Полуказарма № 31: каменныхъ зданій 3.	82		Отъ станціи пролегая по равнинной мѣстности и южнѣе полотна, путь минуетъ полуказарму на 91 верстѣ. Далѣе колесное движеніе происходитъ по обѣ стороны рельсоваго пути.	
Ст. Угуноръ: каменн. зданій 10, деревянныхъ 3, бараковъ 3, конюшня 1.	87	Водопроводъ не дѣйствуетъ, воды нѣтъ съ 8 мая 1910 г., доставка изъ г. Хайлара поѣздомъ, станціонные запасы топлива.		

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.

Центральная ... Библиотека БМФ СССР
~~49303 фпс 3919~~
229862

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Разъѣздъ № 11: каменныхъ здан. 3, деревянныхъ 1, баракъ 1, баня 1.	94		На 97 верстѣ безводный колодецъ. Въ сырое время бываетъ въ немъ немного воды. Описываемые участки пути служатъ преимущественно для мѣстнаго сообщенія въ полосѣ отчужденія.	
Полуказарма № 35: каменныхъ зданій 2, деревянныхъ 1.	100		Далѣе колесная дорога только сѣвернѣе полотна; пролегавшая же по южную сторону уклоняется къ юго-востоку.	
Разъѣздъ № 12: каменныхъ здан. 3, деревянныхъ 2, баракъ 1.	104	2 колодца, глубина до воды 10 саж., воды 2 аршина.	Путь проходитъ на южную сторону рельсовой колеи и отходитъ нѣсколько отъ нея, пролегая въ восточномъ направленіи, минуя полуказарму № 38. Спустившись по некрутому, покрытому наноснымъ слоемъ песку,	
Полуказарма № 38: каменныхъ зданій 3.	108	Колодецъ, глубина до воды 3 саж., воды 1 1/2 аршина.	скату, на версту западнѣе сосновой рощи, поворачиваетъ къ сѣверо-востоку и, оставляя ее южнѣе себя, вступаетъ въ г. Хайларъ.	
Узелъ грунтовыхъ путей.			Ширина дороги отъ 1 1/2 до 2 саж.	
Гор. Хайларъ. Основное депо. Отдѣленіе банка. Казармы. Продовольственный пунктъ. Паркъ желѣзнодорожнаго баталіона. Въ 1/2 верстѣ къ востоку отъ станціи мостъ черезъ р. Эмингольъ, длиною въ 105 саж.	112	Рѣка Эмингольъ.	Мѣстами она обозначается только одною колеею.	

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ рѣки: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.

МАРШРУТЪ

отъ станціи Китайской-Восточной жел. дор. Цаганъ по лѣвому

Удобопроходимъ для войскъ и обозовъ; прикрытъ съ сѣвера рѣкою; под пользованіе крышей крайне ограничено; обезпе

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Станція Китайской-Вост. жел. д. Цаганъ: каменныхъ строеній 6, деревянныхъ 4, бараковъ-землянокъ 2, лавочекъ-бараковъ 2, хлѣбопекарня 1, скота рогатаго 50 г., лошадей 15, барановъ 300, сѣна 30 тыс. пудовъ.		Исправная станціонная водокачка и 6 колодцевъ въ 2 в. къ сѣверу отъ р. Хайларъ. Запасы дровъ на станціи и кусты тальника по рѣкѣ.	25 верстъ направленіе на сѣверо-востокъ, по едва замѣтному подъему долины рѣки. Грунтъ песчано-глинистый съ преобладаніемъ въ немъ твердаго, наносн. песку лишь мѣстами. Грязи не бываетъ. Разливы Хайлара полотна не заливаютъ, за исключеніемъ короткихъ участковъ. Профили полотна почти горизонтальны. Съ 26-й версты путь, уклонившись нѣсколько къ востоку, пролегаетъ въ такомъ направленіи, не мѣняя своихъ свойствъ, 9 верстъ. На 38-й верстѣ, повернувъ къ югу и переваливъ черезъ покрытый наносными песками, выдавшійся въ восточномъ направленіи, массивъ, путь уже въ видѣ тропы спускается вновь въ долину р. Хайлара. Песчаные подъемъ и спускъ вслѣдствіе слабо-	Нѣтъ.

*) Рекогносцировку производилъ Генеральнаго Штаба капит. Мочульскій въ іюнѣ мѣсяцѣ 1910 г.

№ 5 *)

берегу р. Аргуни (Хайларъ-Гола) до г. Хайлара. Длин. 134 в.

возъ отъ желѣзной дороги продовольствія легокъ; биваками обезпеченъ; ченъ водою, топливомъ и подножнымъ кормомъ.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ рѣки: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
Путь прикрывается р. Хайларомъ на всемъ протяженіи. На участкахъ, пролегающихъ по долинѣ названной рѣки, обзоръ и обстрѣлъ ограничиваются высотами обоихъ береговъ долины. Пролегающіе по возвышенности участки, преимущественно, допускаютъ кругозоръ на орудійный выстрѣлъ. Исключенія отъ 59 до 70 версты и отъ 94 до 100 версты; на означенныхъ участкахъ, какъ видно изъ карты, песчаные бугры ограничиваютъ обзоръ, а въ послѣднемъ случаѣ и нарушаютъ связь между линіей желѣзной дороги и описываемымъ путемъ. Кратчайшіе изъ поперечныхъ путей, показанныхъ въ графѣ 9-й, могутъ быть использованы для связи съ сосѣдними дорогами. Движеніе по дорогѣ безпрепятственно въ теченіе круглаго года, но приводитъ въ первой половинѣ маршрута къ слѣдованію по тѣснинѣ.			На 8 верстѣ отдѣляется дорога на Хорхонте. Туда же отходитъ на 34 верстѣ описанный ниже путь.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
			сти грунта тяжелы для артиллеріи и обозовъ, которые могутъ обойтись безъ припряжки. Обогнуть выдавшійся массивъ, у подошвы уже залитой разливомъ рѣки, не представилось возможнымъ, вслѣдствіе подъема водъ, не допускавшаго удобнаго движенія въ обходъ.	
Полуказарма № 22 и разъѣздъ № 7 (закрытый): 3 каменныхъ зданія, 4 деревянныхъ, баня.	61	Колодецъ со льдомъ 15 арш. глубины, воды 1,5 саж.	Съ 48-й версты, на протяженіи 10 верстъ, только небольшіе и удаленные отъ рѣки участки пути не были залиты водою.	
Противъ каменной сопки фанза; въ ней во время сѣнокоса живутъ китайцы-рабочіе.	70		Выступивъ на песчаную бугристую возвышенность, на 60 верстѣ, путь поворачиваетъ на востокъ. Полотно песчаное. На 66 верстѣ въ долинѣ Хайлара оно дѣлается суглинистымъ.	
			Спускъ пологъ, ни припряжки, ни тормозовъ не требуется.	
Ст. Ваньгунъ. Штабъ-квартира 5-й сотни 4-го Заамур. полка: каменныхъ зданій 7, деревянныхъ 5, бараковъ-землянокъ 4, хлѣбопекарня 1, путей 5, лавочка 1.	50	Колодецъ, глубина 12 саж., воды 3 аршина. Станціонная водонапорная башня. Надъ Аргунью (Хайларомъ) водокачка. На станціи есть дрова.	На 77 верстѣ по легкому подъему путь вступаетъ на возвышенности лѣваго берега долины и, пересѣкши валъ надъ водопроводомъ отъ водокачки къ станціи, приходитъ къ послѣдней.	
			Направляясь къ юго-востоку, путь пролегаетъ по краю возвышенности. Легкій слой песку на по-	

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
Высоты лѣваго берега безъ дорогъ доступны повсюду лишь отдѣльнымъ стрѣлкамъ. Р. Хайларъ проходима въ бродъ только осенью и въ немногихъ мѣстахъ весною. Высоты праваго ея берега значительно командуютъ надъ долиною. За исключеніемъ песчаныхъ мѣстъ, гдѣ можно двигаться только шагомъ, остальныя допускаютъ движеніе всѣми аллюрами. Песчаные бугры ограничиваютъ возможность движенія по сторонамъ пути; въ большинствѣ случаевъ оно удобно, по открытымъ и ровнымъ участкамъ прилегающей мѣстности. Проходимость прилегающихъ участковъ мѣстности по сторонамъ облегчаетъ связь. Отсутствіе населенныхъ мѣстъ и временное только присутствіе (на болѣе близкихъ къ полосѣ отчужденія участкахъ) кочевниковъ придаютъ направленію, между ст. Цаганъ и разъѣздомъ № 8, пустынный характеръ. Естественныя причины, допускающія дѣленіе пути на переходы, отсутствуютъ.		Равнина лѣваго берега, гдѣ нѣтъ разливовъ, можетъ быть использована для отдыха войскъ. Топливо—имѣющійся въ большомъ количествѣ по долинѣ наносъ дерева, усохшія части и корни растущаго по р. Хайлару тальника и небольшое количество скотскаго навоза. Лѣтомъ въ безвѣтреную и теплую погоду, при расположеніи близъ рѣки, люди и лошади подвержены укушенію комаровъ и мошкары. Костры-дымокуры и другія средства мало дѣйствительны. Расположеніе на болѣе высокихъ мѣстахъ доставляетъ болѣе спокойный, въ этихъ случаяхъ, отдыхъ. Такое расположеніе не вездѣ можетъ быть скрытымъ. На заливныхъ лугахъ подножный кормъ въ изобиліи.	На 70 верстѣ пересѣкаетъ дорогу отъ заставы равнина къ китайской фанзѣ. На 85 верстѣ пересѣкаетъ путь изъ уроч. Хорхольджи въ долину р. Хайлара. На 89 и 95 верстахъ пересѣкаетъ пути съ разъѣздовъ №№ 9 и 10. На 119 верстѣ отдѣляетъ дорогу къ р. Хайлару и на 125 верстѣ развѣтвляется въ 4 дороги, идущія къ гор. Хайлару.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Водокачка Угунора; не работаетъ съ 8 мая 1910 г., вслѣдствіе промерзанія трубъ.	100	Колодецъ 3 саж. до воды, 2 саж. глубина воды, 2 саж. каменнаго угля.	лотнѣ скрѣпленъ растительнымъ слоемъ. Не мѣняя своихъ свойствъ, на 100 верстѣ путь подходитъ къ водокачкѣ станціи Угуноръ.	
2 китайскихъ фанзы.	119	Р. Хайларъ. Растетъ по берегамъ тальникъ.	Пролегая по краю прибрежныхъ высотъ, путь поворачиваетъ къ сѣверо-западу и потомъ, круто уклонившись отъ указаннаго направленія на сѣверо-востокъ, минуетъ: на 114 верстѣ монгольское зимовье Олантохей, а еще черезъ пять верстъ развалины фанзъ (вѣроятно Майсачины дворы) незамѣтно спустившись въ долину р. Хайлара.	
Г. Хайларъ. Узелъ путей, административный центръ. Основное паровозное депо. Отдѣленіе Русско-Китайскаго банка. 3 тысячи жителей. Штабъ 4-го Заамурскаго коннаго полка и 1-го Заамурскаго ж.-д. баталіона.	134	Р. Эминголъ. Станціон. водокачка. Большіе запасы дровъ. Двѣ сосновыя рощи у города.	На 119 верстѣ путь поворачиваетъ къ юго-востоку; на 125 верстѣ короткимъ и некрутымъ подъемомъ восходитъ вновь на возвышенности и по песчаному грунту подходитъ къ г. Хайлару. Ширина полотна отъ одной до трехъ саженъ. Мѣстами глубоко врѣзанныя колеи затрудняютъ движеніе парной запряжки.	

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ рѣки: рѣки, ручьи. озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.

МАРШРУТЪ

Кар. Кайластуевскій — оз. Панзанъ-Норъ — разъѣздъ Китай хонте. Длиною 71 в.,

Отъ протока Гурана до протоковъ рѣки Хайларъ-Гола доступенъ для дви ларъ-Гола до разъѣзда въ дождливый періодъ непроходимъ. Переправы че

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Караулъ Кайластуевскій. Китайскій постъ на правомъ берегу протоки Гуранъ, 3 фанзы, 1 китайская лавочка съ небольшимъ запасомъ муки, бакалейнаго и мануфактурнаго товара и спирта. 1 офицеръ и 30 нижнихъ чиновъ, милиціонеровъ.	5	Р. Аргунь съ ея протоками. Въ изобиліи вода хорошаго качества. Въ 6 в. отъ протокиГуранъ ключъПанзанъ, яма около 10 саженъ въ діаметрѣ, вода довольно холодная, но солоноватая, пригодная для варки пищи и водопоя. Голова ключа близъ юго-восточн. края ямы, здѣсь вода холодная и прѣсная. Вокругъ ямы кочковатое болото. Необходимъ каптажъ ключа, къ которому примѣшивается горьковато-солоноватая вода сосѣдняго озе-	На первыхъ 5 верстахъ отъ кар. Кайластуевскаго до протока Гуранъ, вся долина Аргуни почти сплошь залита водой и для движенія недоступна. Далѣе обыкновенная грунтовая дорога. Не исправляется. Канавъ по сторонамъ нѣтъ. Грунтъ на первыхъ 10 верстахъ отъ протоки Гуранъ большей частью глинисто-гуджирный, далѣе на протяженіи 22 верстъ песчано-глинистый съ примѣсью гравія и щебня, а послѣднія 7 в. грунтъ снова глинисто-гуджирный. Ширина пути $1^1/_2$—2 сажени. Послѣ дождя глинисто-гуджирный грунтъ дѣлается скользкимъ и вязкимъ. Форма походнаго строя при движеніи по дорогѣ: пѣхота вздвоенными рядами, конница по три, артиллерія въ одно орудіе;	Переправа черезъ Аргунь производится на лодкахъ.

*) Рекогносцировку производилъ Генеральнаго Штаба капитанъ баронъ де Монфоръ 17 и 18 іюля

№ 6 *)

ской-Восточной жел. дор., что въ 10 в. восточнѣе ст. Хорсъ вѣтвью на Коретуй.

женія значительныхъ силъ во всякое время года. Отъ протоковъ р. Хайрезъ р. Аргунь и Хайларъ-Голъ во время дождей весьма затруднительны.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
Долина р. Аргуни почти сплошь залита водой на ширину въ 5 верстъ и для движенія и дѣйствій войскъ недоступна. Отъ протоки Гуранъ до горъ Шаротуйскаго хребта на протяженіи 18 верстъ широкая открытая волнистая равнина, на которой, по обѣ стороны пути, расположено нѣсколько небольшихъ озеръ. Равнина очень удобна для дѣйствій значительныхъ силъ въ сухое время года, когда озера по большей части высыхаютъ. Далѣе на протяженіи 15 верстъ путь пересѣкаетъ Шеротуйскій хребетъ, горы котораго невысоки, имѣютъ большей частью отлогіе скаты, всюду допускаютъ движеніе черезъ горы безъ дорогъ пѣхоты, горной артиллеріи и небольшихъ конныхъ частей, а во многихъ мѣстахъ и полевой артиллеріи. Закрытая мѣстность способствуетъ операціямъ малой войны.	Особенно выгодныхъ позицій для значительныхъ отрядовъ не встрѣчается. Для небольшого отряда хорошая позиція имѣется на южныхъ склонахъ Шаротуйскаго хребта у выхода дороги въ долину Хайларъ-Гола, фронтомъ на юго-востокъ.	Обширныя и удобныя бивачныя мѣста по правому берегу протоки Гуранъ и по лѣвому берегу протока Хайларъ-Гола.	Погода во время рекогносцировки ясная, вѣтеръ сѣверо-западный.

мѣсяца 1910 г.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
		ра. Озеро, примыкающее къ ключу, горьковато-солоноватое, вода годится для водопоя. Въ 2 вер. далѣе озеро Бол. Панзанъ съ гуджирной водой прѣсной, но бѣлой, какъ молоко. Въ 5 вер. къ югу отъ озера Бол. Панзанъ лежитъ озеро Арбулакъ горько-соленое. Протокъ рѣки Хайларъ-Гола (Аргуни), въ 43 в. отъ кар. Кайластуевскаго, образуется въ періодъ дождей. Ширина 10 с., глубина 2—3 ф., вода хорошаго качества, берега доступные. Въ качествѣ топлива можетъ послужить хворостяной загонъ для скота, въ 1 в. къ сѣверо-востоку отъ протока Хайларъ-Гола.	по сторонамъ дороги движеніе возможно всюду для войскъ всѣхъ родовъ оружія; этому движенію можетъ препятствовать только прилегающее къ западной сторонѣ дороги небольшое болотце въ 6 верстахъ отъ протока Аргуни, а далѣе промоины старыхъ протоковъ Хайларъ-Гола; впрочемъ, пѣхота вздвоенными рядами и конница по три могутъ всюду слѣдовать по сторонамъ дороги. Пересѣкающія путь поперечныя дороги въ долинѣ Хайларъ-Гола совершенно не видны.	
		Рѣка Аргунь и ея протоки.	Грунтъ песчаный. Ширина дороги 1½ саженн.	Переправа черезъ Аргунь (Хайларъ-

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ рѣки: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
По выходѣ изъ горъ путь на протяженіи 6 верстъ проходитъ открытой плоской долиной Аргуни (Хайларъ-Гола).			
Западнѣе дорога не доступна для движенія войскъ,	Не встрѣчается.	Для небольшихъ отрядовъ всюду по	Погода ясная; вѣтеръ сѣв.-зап.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
		Въ изобиліи вода хорошаго качества. Въ сосновыхъ рощахъ по берегамъ долины Аргуни, значительное количество сухого лѣса.	Образовавшимися послѣ дождей протоками Аргуни, дорога во многихъ мѣстахъ уничтожена, а въ 2 верстахъ сѣвернѣе разъѣзда р. Аргунь покрыла своими протоками почти сплошь всю свою долину на ширину 7 верстъ и сдѣлала невозможной всякую переправу, кромѣ какъ на лодкахъ.	Голъ) возможна лишь на лодкахъ.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ рѣки: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
покрытая рукавами рѣки, долина р. Аргуни. Восточнѣе песчаные холмы, падающіе круто въ долину Аргуни и поросшіе сосновыми рощами. Мѣстность удобна для дѣйствія небольшихъ отрядовъ. Вѣтвь на Коретуй. По свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ мѣстныхъ жителей, урочище Коретуй находится у самаго описаннаго пути и потому вѣтви отъ него къ Коретую не существуетъ.		берегамъ рѣки Аргуни.	

МАРШРУТЪ

Коретуй, гора Голы-Ундуръ, гора Оботу. По пра

Удобопроходимъ въ большей части войсками и обозами. Отдѣленъ не всегда
Пользованіе крышею невозможно. Продовольственныхъ средствъ, кромѣ слу
и бивачными мѣстами обезпеченъ. Тяжелыхъ для колеснаго движенія участ

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Перекрестокъ дорогъ къ юго-востоку отъ высоты 286,2.			Пролегая по твердому суглинисто-песчаному грунту, на 9 верстѣ подходитъ къ подошвѣ песчаныхъ холмовъ праваго берега долины Хайлара и протягивается вдоль нея. На 19 верстѣ тяжелый для отдѣльныхъ всадниковъ песчаный подъемъ, на 20-й нѣсколько положе. Артиллерія и нагруженный обозъ потребуютъ припряжки. Грунтъ глубокій, рыхлый песокъ. Тормозовъ при спускѣ не надо. Протянувшись послѣ подъема черезъ полосу песчаныхъ бугровъ, покрытыхъ рѣдколѣсьемъ, на 23 верстѣ выходитъ на открытое степное пространство. На 32 верстѣ переваливаетъ гряду песчаныхъ холмовъ около 100 саженъ шириною. Движеніе по пескамъ, безъ	На 11 вер. вверхъ по Мерилу мостикъ, описанный въ графѣ 6-й, выдержитъ полевое орудіе.

*) Рекогносцировку производилъ Генеральнаго Штаба капит. Мочульскій въ іюлѣ мѣсяцѣ 1910 г.

№ 6а *)

вому берегу р. Аргуни (Хайлара). Длиною 104 в.

проходимою рѣкою отъ полосы отчужденія Китайской-Восточной жел. дор. чайныхъ стадъ кочевниковъ, нѣтъ. Водою, топливомъ, подножнымъ кормомъ ковъ мало. Удобенъ для скрытаго движенія и наблюденія долины р. Хайлара.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
Путь на всемъ протяженіи отдѣленъ отъ полосъ отчужденія р. Хайларомъ до г. Голы-Ундуръ. Пройдя г. Голы-Ундуръ и пролегающіе по долинѣ рѣки участки, возможно установить оптическую связь съ желѣзною дорогой. Высоты Голы-Ундуръ и Оботу сильно командуютъ надъ прилегающею мѣстностью. За исключеніемъ участка отъ 9 версты и до лощины западнѣе г. Голы-Ундуръ, высоты праваго берега Хайлара безлѣсны. Названный участокъ представляетъ собою песчаное, холмистое пространство, покрытое рѣдкимъ хвойнымъ лѣсомъ и кустарникомъ, удобное для засадъ. Повышеніе мѣстности къ сѣверу ограничиваетъ обзоръ;высоты праваго берега, долины рѣки не вездѣ доступны всадникамъ, вслѣдствіе крутизны скатовъ.		Болѣе сухія мѣста долины и возвышенности праваго берега могутъ быть использованы для отдыха войскъ. Топливо — наносъ отъ разливовъ рѣки, усохшія части и корни растущаго по р. Хайлару тальника и небольшое количество скотскаго навоза. Лѣтомъ въ безвѣтреную и теплую погоду, въ виду обилія комаровъ и мошкары, лучше для расположенія на отдыхъ пользоваться высотами, если отпадаетъ условіе скрытности. Подножный кормъ на заливныхъ лугахъ въ изобиліи.	На 9 верстѣ сходится съ малоѣзженной дорогой. На 19 верстѣ раздваивается; развѣтвленія сходятся на 27 верстѣ. На 39 верстѣ подходитъ дорога съ сѣвера.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
			перемѣнъ въ запряжкѣ можетъ совершать только шагомъ.	
	42	Озеро съ прѣсною водою, въ 1/2 верстѣ къ сѣверу.	Пролегая далѣе по отлогому, съ твердымъ грунтомъ, песчаному скату—вступаетъ на возвышенную волнистую равнину и тянется до 44 версты по ея краю. Замѣтные наносные пески скрѣплены растительнымъ покровомъ. Общее направленіе къ юго-востоку.	
			На 50 и 54 верстахъ невысокіе, съ пологими скатами отроги; переваливъ ихъ, путь протягивается далѣе къ востоку по уваламъ береговой возвышенности.	
			Грунтъ твердый, суглинистый, съ примѣсью гравія (на гребняхъ переваловъ—мелкихъ частицъ гранита и другихъ горныхъ породъ).	
			На 69 верстѣ подходитъ къ болотистой долинѣ р. Мергела; бродъ найденъ на параллельной дорогѣ въ 5 верстахъ по теченію рѣки (выше).	
Въ 5 верстахъ къ сѣверо-западу оз. Куку-Норъ, съ кумирнею Норгулинъ-Сумэ. Одна фанза (до кумирни 11 вер., до озера 5 вер.).	70+5 +6		На 74 верстѣ подходитъ къ рукаву р. Хайлара, полотно становится песчанымъ. Съ 77 версты идетъ по лугу.	
Кумирня Дабынъ-Дацанъ (горная церковь). Одна фанза.	80		На 80 верстѣ минуетъ кумирню, проходя въ 1 1/2 верстахъ къ югу.	
			На 87 и 91 верстахъ дорога идетъ непосредственно у рѣки, а на 94 вер. подходитъ къ песча-	

6.	7.	8.	9
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
Неглубокій и узкій ручей съ твердымъ дномъ — Мергелъ въ періодъ разливовъ достигаетъ мѣстами ширины 30°. Броды рѣдки и глубоки. Въ 11½ верстахъ вверхъ по теченію, на дорогѣ изъ Норгулинъ-Сумэ въ Дабынъ-Дацанъ, рѣка разбивается на три русла. Ширина каждаго изъ рукавовъ до 2 саж., при глубинѣ не болѣе 1¼ арш.; черезъ средній построенъ мостикъ 1½ сажени длины и 1 сажень ширины. Поверхъ деревянной настилки ½-аршинный слой земли. На смежныхъ рукавахъ бродъ для пѣшихъ обозначенъ вѣхами. Дно илистое, не вязкое. Берега низкіе. Пролегая по малонаселенной мѣстности, соприкасаясь съ урочищами, способствующими скрытному движенію и переходу на смежныя параллельныя дороги, путь, при условіи легкаго оріентированія по р. Хайлару, удобенъ для скрытаго марша по долинѣ. Движеніе по сторонамъ его возможно на небольшихъ участкахъ. На скорость движенія вліяютъ пески. Движеніе по большей части приводитъ къ маршамъ по тѣснинѣ. Р. Хайларъ проходима въ бродъ только осенью и въ немногихъ мѣстахъ весною.			На 80 верстѣ дорога къ кумирнѣ Дабынъ-Дацанъ.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
			нымъ обрывистымъ берегамъ возвышенности, по которой пролегаетъ широкій, хорошо укатанный путь къ парому у горы Оботу.	
Рыбачья фанза (влѣво отъ дороги).	102		Вершина значительно командуетъ надъ окружающей мѣстностью.	
Паромъ черезъ р. Хайларъ. Китайская лавочка.	103		Ширина пути отъ 2 арш. до 2 саж. Проходимъ для всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ. Песчаный участокъ, требующій увеличенія тяги, указанъ. На полотно не вліяютъ ни разливы, ни дождь.	
Гора Оботу.	104			

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
			У перекрестка съ дорогою на Старый Цурухайтуй (къ сѣверу) топкое мѣсто можетъ быть завалено близъ растущимъ кустарникомъ.

МАРШРУТЪ

кар. Кайластуевскій, гора Бави

Удобенъ для движенія значительныхъ силъ во всякое время года. Малое движеніе лишь небольшихъ отрядо

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Не имѣется.		Рѣка Аргунь и протока Гуранъ; въ изобиліи вода хорошаго качества. Берега твердые, низкіе. Въ 3 вер. отъ протоки Гуранъ 2 небольшія гуджирныя озера съ прѣсной, но бѣлой, какъ молоко, водой. Ключъ лежитъ въ 3 вер. къ востоку отъ дороги въ узкой пади. Эта яма около 10[х] въ діаметрѣ, наполненная тепловатой, но хорошей на вкусъ водой. Притокъ воды очень малъ. Запасовъ топлива не имѣется. У перекрестка дорогъ, въ 14в. отъ ключа, впадина съ 4 небольшими горько-солены-	Обыкновенная грунтовая дорога. Не исправляется. Канавъ по сторонамъ нѣтъ. На первыхъ 5 верст. до протоки Гуранъ грунтъ песчаный, много протокъ и участки мокраго луга. Дорога здѣсь почти совершенно залита водой. Отъ протоки Гуранъ первыя 5 вер. грунтъ глинисто-гуджирный съ песчаной подпочвой; далѣе на протяженіи 10 верстъ песчано-глинистый до сопки Турунъ-Кайласты. Отъ сопки Турунъ-Кайласты до ключа на протяженіи 11 вер. грунтъ глинисто - песчаный съ большой примѣсью гравія и щебня. Ширина пути до сопки Турунъ-Кайласты 1½ с., далѣе же 2—2½ саж. Грунтъ полотна удобенъ для движенія во всякое время года; только гуджирный грунтъ послѣ дождя на нѣсколько часовъ дѣлается скользкимъ и вязкимъ.	Переправа черезъ Аргунь производится на лодкахъ.

*) Рекогносцировку производилъ Генеральн. Штаба кап. бар. де Монфоръ 19—21 іюля мѣсяца 1910 г.

№ 7 *)

хошу-Обо. Длиною 86 верстъ.

количество воды и большое разстояніе между источниками допускаютъ въ конницы (не болѣе одной сотни).

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ рѣки: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
Отъ р. Аргуни до протоки Гуранъ на протяженіи 5 вер. вся почти долина рѣки залита водой и для движенія войскъ недоступна. Отъ протоки Гуранъ до сопки Турунъ-Кайласты на протяженіи 15 вер. открытая, слегка волнистая равнина, удобная для движенія войскъ по всѣмъ направленіямъ. Отъ сопки Турунъ-Кайласты до ключа на протяженіи 11 вер. путь пересѣкаетъ Шаротуйскій хребетъ, горы котораго всюду доступны для движенія пѣхоты съ горной артиллеріей и небольшихъ конныхъ частей; пользуясь многочисленными падями, во многихъ мѣстахъ можетъ пройти и полевая артиллерія. Лѣсовъ и болотъ нѣтъ. Мѣстность закрытая, удобная для веденія малой войны.	Особенно выгодныхъ позицій на большія силы не встрѣчается. Для небольшого отряда хорошая позиція имѣется у сопки Турунъ-Кайласты, фронтомъ на сѣверо-западъ.	Удобное бивачное мѣсто на отрядъ значительной силы на правомъ берегу протоки Гуранъ.	Погода во время рекогносцировки: вѣтеръ юго-западный, вечеромъ дождь и гроза.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Не имѣется.		ми озерами; даже монгольскія лошади неохотно пьютъ эту воду. Въ 3 вер. къ западу отъ перекрестка заброшенный колодецъ съ засоренной, плохой водой. Не доходя 2 в. до Бавихошу-Обо, южнѣе дороги въ 300ˣ, небольшое прѣсное озеро, съ водой, годной для варки пищи и водопоя. Въ 1½ вер. къ югу отъ Бавихошу-Обо рѣка Мергелъ съ большимъ количествомъ воды, годной для варки пищи и водопоя. Запасовъ топлива нѣтъ. Въ 5 вер. къ западу отъ перекрестка нѣсколько шорумовъ (небольшихъ котловинъ), наполненныхъ частью гуджирной, частью прѣсной водой, скопившейся послѣ дождя.	Форма походнаго строя: а) для движенія по дорогѣ пѣхота вздвоенными рядами, конница по три, артиллерія въ одно орудіе; б) для движенія по сторонамъ дороги пѣхота по отдѣленіямъ, конница по шести, артиллерія въ одно орудіе. Пересѣкающіе пути обладаютъ такими же свойствами. Первыя 10 вер. грунтъ песчано - глинистый съ большою примѣсью гравія и щебня. Далѣе на 8 вер. глинисто-гуджирный, гдѣ дорога едва замѣтна и часто совершенно теряется. Далѣе 4 вер. песку и небольшой участокъ гуджира, гдѣ дорога совершенно теряется. Въ 25 в. отъ ключа грунтъ снова песчано-глинистый съ примѣсью гравія и щебня и такимъ остается до конца маршрута, на протяженіи 36 верстъ. На первыхъ 25 вер. ширина пути 1—1½ саж. и далѣе 2½—3 саж., форма походнаго строя при движеніи по дорогѣ: пѣхота вздвоенными рядами, конница по 3, артиллерія въ одно орудіе; внѣ дороги, по сторонамъ, всѣ роды оружія могутъ двигаться въ любомъ строю.	Не имѣется.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
Первыя 10 вер. путь идетъ черезъ Шаротуйскія горы. Далѣе холмистое плато, допускающее почти всюду свободное движеніе войскъ. Лѣсовъ и болотъ нѣтъ.	Особенно выгодныхъ позицій на значительныя силы не имѣется. Для небольшого отряда хорошая позиція имѣется у выхода изъ Шаротуйскаго хребта, фронтомъ на юго-востокъ.	Удобныя бивачныя мѣста для значительныхъ силъ — сѣвернѣе дороги близъ Бавихошу-Обо.	Погода во время развѣдки: ясно, вѣтеръ сѣверо - западный.

МАРШРУТЪ

Кар. Дуроевскій—падь Манасатуй-Ключъ, Шину-Булакъ.

Для движенія удобенъ во всякое время года, но во время дождей переправа женіе отрядовъ болѣе бригады пѣхоты или

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Дуроевскій китайскій караулъ: 3 фанзы и 1 китайская лавка, торгующая бакалейными и мануфактурными товарами и спиртомъ. 1 офицеръ и 30 солдатъ.		Р. Аргунь; вода хорошаго качества. Топлива около 2 кубовъ хвороста на китайскомъ караулѣ. Кл. Шину-Булакъ представляетъ яму около 12[х] въ діаметрѣ, расположенную среди кочковатаго болота. Вода хорошаго качества, но притокъ ея малъ, берега топки. Этотъ ключътребуетъ расчистки. Кл. Дисучи-Булакъ въ общемъ такого же характера. Озера всѣ горько-солоноватыя. Промоины въ верховьяхъ пади Сорбокъ, наполнен-	Обыкновенная грунтовая дорога. Не исправляется. Канавъ по сторонамъ пути нѣтъ. Грунтъ на первыхъ 24 верстахъ глинисто-песчаный съ большой примѣсью гравія и щебня. На послѣднихъ 8 вер. грунтъ глинисто-гуджирный, съ песчаной подпочвой. Ширина пути 2—2 1/2 сажени, на подъемѣ въ 10 1/2 вер.—1 1/2 саж. Изъ продольныхъ уклоновъ заслуживаетъ вниманія уклонъ въ 10 1/2 в. отъ Дуроевскаго караула, имѣющій длину около 500 саж. и уклонъ отъ 1/10 до 1/8 и требующій тормоза къ орудіямъ и повозкамъ при спускѣ. Здѣсь путь размытъ. Матеріала для исправленія пути нѣтъ. Углубленныхъ и возвышенныхъ участковъ нѣтъ. Форма походнаго строя при слѣдованіи по дорогѣ: пѣхота вздвоенными рядами, конница по три, артил-	Переправа черезъ Аргунь совершается на лодкахъ. Здѣсь Аргунь разливается очень мало, и это мѣсто можно считать наиболѣе удобнымъ для возведенія моста. Матеріалъ въ Дуроевскомъ караулѣ можно добыть въ достаточномъ количествѣ.

*) Рекогносцировку производилъ Генеральнаго Штаба кап. бар. де Монфоръ 1 и 5 іюля мѣсяца 1910 г.

№ 8 *)

г. Оботу, гор. Хайларъ, длиною всего 123 версты.

черезъ р. Аргунь очень затруднительна. Вслѣдствіе недостатка воды, движенія конницы съ артиллеріею затруднительно.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
На первыхъ 20 верстахъ путь пересѣкаетъ Шаротуйскій хребетъ, совершенно безлѣсный, горы котораго почти всюду доступны для движенія пѣхоты, горной артиллеріи и небольшихъ отрядовъ конницы; пользуясь болѣе значительными падями, въ горахъ можетъ двигаться безъ дорогъ даже полевая артиллерія. Мѣстность закрытая, благопріятная для веденія малой войны. Лѣсовъ и болотъ нѣтъ. Около ключа Шину-Булакъ дорога выходитъ въ широкую плоскую падь, окаймленную низкими плоскими холмами; здѣсь расположено нѣсколько небольшихъ соленыхъ озеръ.	Особенно выгодныхъ позицій на значительныя силы не встрѣчается.	Близъ источниковъ воды мѣстность всюду удобна для расположенія бивакомъ.	Погода во время развѣдки: ливень съ грозой, вѣтеръ восточный.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
		ныя дождевой водой, прѣсной, но желтоватой и нѣсколько мутной; вода годится для варки пищи и водопоя. Количество довольно значительное (на бригаду пѣхоты или конницы съ артиллеріей).	лерія въ одно орудіе. По сторонамъ дороги возможно движеніе лишь пѣхоты и конницы въ колоннѣ рядами. У китайскаго караула путь пересѣкается обыкновенной грунтовой дорогой, а въ пади Манасатуй отходитъ проселочная, мало наѣзженная дорога. Послѣ дождя гуджирный грунтъ на послѣдней четверти пути дѣлается скользкимъ и мѣстами вязкимъ, и движеніе артиллеріи по немъ тогда затруднительно, черезъ нѣсколько (3—4) час. послѣ дождя онъ совершенно высыхаетъ.	
Не имѣется.		Р. Мергелъ, вода годна для питья, варки пищи и водопоя. Количество воды значительное, достаточное для очень крупныхъ силъ. Дно песчаное, берега твердые. Запасовъ топлива нѣтъ.	Грунтъ на первыхъ 34 верстахъ глинисто-песчаный, съ большой примѣсью гравія и щебня (естественное шоссе); въ 10 в. отъ р. Мергелъ грунтъ переходитъ въ глинисто-гуджирный съ песчаной подпочвой, послѣ дождя скользкій и мѣстами вязкій. Движеніе по сторонамъ пути всюду возможно для войскъ всѣхъ родовъ оружія: пѣхоты и конницы по отдѣленіямъ и по шести, артиллеріи въ одно орудіе. Крупныхъ уклоновъ нѣтъ. Прочія свойства пути тѣ же, что и на первомъ переходѣ.	Не имѣется.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
Путь пересѣкаетъ на первыхъ 36 верстахъ предгорья Хаиркана. Горы не высоки, имѣютъ довольно отлогіе скаты и вообще еще болѣе доступны, чѣмъ горы Шаротуйскаго хребта. На послѣднихъ 8 верстахъ, путь—выходитъ на обширную, совершенно плоскую и открытую равнину, пересѣченную р. Мергеломъ и массой мелкихъ прѣсныхъ озеръ, а иногда и небольшихъ кочковатыхъ болотъ. Въ періодъ дождей луга, прилегающіе къ р. Мергелъ и озерамъ Таріата, заливаются водой на ширину отъ 1/4 до 1/2 в. Болота доступны для движенія пѣхоты, а мокрые луга—конницы и артиллеріи. Берега р. Мергелъ и нѣкоторыхъ озеръ заросли тальникомъ. Лѣсовъ нѣтъ. Р. Мергелъ имѣетъ ширину отъ 12 до 15 саж. и глубину 3 1/2—6 футъ, дно песчаное, берега большей частью твердые. Р. Мергелъ и озеро Таріата въ періодъ дождей представляютъ довольно серьезное препятствіе для дѣйствій войскъ.	Особенно выгодныхъ позицій на значительныя силы не имѣется. Для небольшого отряда имѣется довольно выгодная позиція на холмахъ праваго берега долины р. Мергелъ, фронтомъ на юго-востокъ.	Удобное бивачное мѣсто на лѣвомъ берегу Мергела въ 1/2 верстѣ отъ рѣки близъ дороги.	Погода во время рекогносцировки: гроза съ ливнемъ, вѣтеръ юго-восточный.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
		Р. Мергелъ, см. выше. Р. Аргунь; вода хорошаго качества. Запасы дровъ въ Хайларѣ, значительные склады близъ станціи ж. д.	Грунтъ глинисто-песчаный съ примѣсью гравія; по мѣрѣ приближенія къ р. Аргуни количество песку увеличивается и близъ г. Оботу грунтъ уже песчаный. Ширина пути 3—3 1/2 саж., но отъ г. Оботу суживается до 2 1/2 — 3 саженъ, а въ 2 вер. отъ г. Хайлара дорога суживается до 1 саж. Спускъ отъ г. Оботу къ р. Аргуни на участкѣ въ 50 с. имѣетъ крутизну 1/8, для подъема на него артиллеріи потребуется помощь людей, вслѣдствіе глубокаго песку; на этомъ участкѣ дорога на длину 20 саж. углубленная, щеки выемки 45°; въ 1 1/2 в. отъ г. Хайлара имѣется такой же углубленный участокъ. До г. Оботу при движеніи по дорогѣ форма походнаго строя: пѣхота по отдѣленіямъ, конница по 6 и артиллерія въ одно орудіе; движеніе по стонамъ здѣсь возможно для всѣхъ родовъ оружія въ любомъ строю. Отъ гор. Оботу движеніе возможно лишь по дорогѣ: пѣхота вздвоенными рядами, конница по три, артиллерія въ одно орудіе.	Переправа черезъ р. Мергелъ: бродъ шириной 15 саженъ, глубиной 3 ф., дно песчаное, берега — мокрый лугъ, съѣзды удобны. Паромъ на р. Аргуни: паромъ на 2-хъ судахъ, платформа 10×12ˣ, подъемная сила 250—300 пуд., канатъ стальной, продолжительность переправы 3 минуты, съѣзды требуютъ исправленія, въ особенности на лѣвомъ берегу; ширина Аргуни 50—60 саженъ, скорость теченія 4—5 ф. сек. Матеріаловъ для возведенія моста вблизи переправы нѣтъ. Въ 3/4 в. отъ парома рукавъ Аргуни: бродъ шириной 40 саж., глубиной 2 1/2—3 ф., теченіе 5 ф. сек., дно песчаное, берега песчаные, плоскіе. Въ 200 шагахъ далѣе другой рукавъ Аргуни: ширина 20 саж., глубина 7—8 ф., дно и берега песчаные, берега сильно подмыты, теченіе быстрое, люди, грузы и разгруженныя двуколки безъ лошадей перевозятся карбузомъ съ подъемной силой въ 80—100 пу-

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
До г. Оботу, на протяженіи 17 в., открытая слегка волнистая равнина, ограниченная съ юга крутымъ 45° откосомъ долины р. Аргуни, а съ востока г. Оботу и холмами, тянущимися отъ нея къ сѣверу. Отъ г. Оботу до г. Хайлара мѣстность пересѣчена рѣками Аргунью и Эминголомъ и многочисленными рукавами Аргуни. Долины этихъ рѣкъ окаймлены песчаными холмами, съ откосами крутизной около 45° и высотой 20—30 саж. На этомъ послѣднемъ участкѣ, длиной въ 8 в., движеніе и дѣйствіе значительныхъ отрядовъ весьма стѣснены.	Особенно выгодныхъ позицій на значительныя силы не встрѣчается.	Весьма удобныя бивачныя мѣста для значительныхъ силъ на возвышенностяхъ праваго берега рѣки Аргуни близъ Цурухайтуевск. тракта.	Погода во время развѣдки: гроза съ ливнемъ, вѣтеръ восточный.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
				довъ на стальномъ канатѣ; матеріаловъ для возведенія моста по близости не имѣется. Въ 1½ в. далѣе третій рукавъ: бродъ шириной 12 саженъ, глубиной 2 ф., дно песчаное, у береговъ вязкое, съѣзды удобны, теченіе тихое.
		Р. Аргунь.	Первыя 7 верстъ до р. Аргуни свойства—тѣ же, что и на третьемъ переходѣ. Отъ рѣки Аргуни до подъема на песчаные бугры, окаймляющіе долину этой рѣки дорога шириной 1½—2 саж., грунтъ песчаный, мѣстами мокрый лугъ. Отъ подъема до г. Хайлара ширина дороги 1½–2 саж., грунтъ песчаный; отсюда движеніе по сторонамъ возможно для пѣхоты и конницы вздвоенными рядами и по три.	Во время развѣдки бродъ на р. Аргуни не существовалъ. Черезъ два небольшихъ рукава бродъ глубиной около 2 ф., шириной 15—20 саж., дно песчаное.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
Первыя 7 в. до р. Аргуни мѣстность открытая, слегка волнистая равнина. Отъ р. Аргуни до подъема на песчаные бугры лѣваго берега долины рѣки, на протяженіи 5 в.—открытая долина, перерѣзанная въ двухъ мѣстахъ рукавами и мѣстами представляющая мокрый лугъ; ширина Аргуни 60 с., глубина 7—10 ф., берега заросли тальникомъ. Отъ подъема до г. Хайлара—плато, покрытое песчаными буграми. Для движенія и дѣйствій значительныхъ силъ мѣстность неблагопріятна.	Особенно выгодныхъ позицій на значительныя силы не встрѣчается.	Удобное бивачное мѣсто для значительныхъ силъ на правомъ берегу р. Аргуни близъ описываемаго пути.	Погода во время развѣдки: ясная, вѣтеръ сѣверный.

МАРШРУТЪ

г. Хайларъ, кар. ст. Цурухайтуевскій (ст. Цурухайтуевскій тр.) Сигельджи) восточнѣе г. Куку-Ундуръ, длиною

Вполнѣ пригоденъ для движенія незначительныхъ отрядовъ. Движенію зна
и затруднительность пере

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Постоялые дворы на р. Мергелъ: одинъ на лѣвомъ и одинъ на правомъ берегу рѣки. Каждый постоялый дворъ состоитъ изъ одной фанзы. На дворѣ праваго берега 1 колодецъ и на-		Вода, р. Хайларъ-Голъ (Аргунь), вода годна для питья. Р. Мергелъ, вода годна для варки пищи и водопоя (тепловатая и нѣсколько мутная). Количество вполнѣ достаточное на корпусъ. На постояломъ дворѣ колодецъ, глубиной 2 арш., съ хорошей водой. Топливо: въ городѣ Хайларѣ значительные склады дровъ близъ ж.-д. станціи. Въ двухъ постоялыхъ дворахъ на р. Мергелъ 5—6 кубовъ сухого хвороста.	Обыкновенная грунтовая дорога. Не исправляется. Канавъ по сторонамъ пути нѣтъ. Грунтъ до г. Оботу (на протяженіи 6 1/2 вер.) песчаный, на подъемахъ и спускахъ довольно рыхлый. Отъ г. Оботу до р. Мергелъ (на протяженіи 23 1/2 вер.) грунтъ песчано-глинистый съ примѣсью гравія. Ширина пути 2—3 саж. Въ 2 вер. отъ города Хайлара, тотчасъ послѣ спуска въ долину р. Аргуни, дорога сужена до 1 саж. протокомъ рѣки. Въ 1 1/2 вер. отъ г. Хайлара небольшой перевалъ черезъ песчаную гряду, подъемъ длиной 20 саж. и спускъ длиной 30 саж.; крутизна ихъ около 1/10, но, благодаря сыпучему песку, подъемы на этотъ перевалъ очень тяжелы, хотя двуколочный обозъ	Переправы см. ниже. Въ 2 1/2 вер. отъ г. Хайлара первый рукавъ Аргуни — бродъ, шириной 12 саж., глубиной 2 ф., дно песчаное, у береговъ вязкое, съѣзды удобны, теченіе тихое. Въ 4 в. отъ г. Хай-

*) Рекогносцировку производилъ Генеральнаго Штаба капитанъ баронъ де Монфоръ 20 и 22

№ 9 *)

съ вѣтвью отъ высоты 298 (8 верстъ къ сѣверу отъ ключа 120 в., и вѣтвь, длиною 60 в., всего 180 в.

чительныхъ силъ препятствуютъ: отсутствіе достаточнаго количества воды правъ черезъ р. Аргунь.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
Отъ г. Хайлара до спуска въ долину р. Аргуни (протяженіе 2 версты), справа, очень близко, Гнилой протокъ р. Эмингола, шириной 20 саж., глубиной 2—3 фута съ вязкимъ дномъ, поросшимъ у береговъ тальникомъ, въ ½ верстѣ, далѣе р. Эминголъ, шириной 35 с. и глубиной 3—4 футъ. Слѣва въ 300—200 шаг. песчаные холмы, высотой 20 саж. Долина р. Аргуни близъ дороги, шириной 2—3 вер., ровный открытый лугъ, почти сплошь залитый потоками рѣки; близъ парома небольшіе песчаные бугры, поросшіе кустарникомъ. Р. Аргунь въ бродъ непроходима въ періодъ дождей, ширина ея 50—60 саж. Отъ г. Оботу до р. Мергелъ, справа (съ востока) мѣстность холмистая, слѣва (съ запада) ровная и открытая, только въ 2 вер. отъ брода черезъ р. Мергелъ эта рѣка подходитъ на	Особенно выгодныхъ позицій не имѣется. У г. Оботу имѣется пассивная позиція фронтомъ на югъ для небольшого отряда.	Хорошія бивачныя мѣста по берегамъ р. Мергелъ близъ дороги; въ долинѣ р. Аргуни имѣются обширныя бивачныя мѣста при низкомъ уровнѣ воды, когда долина не заливается.	Во время развѣдки погода ясная, вѣтеръ сѣверный. Телеграфной линіи, показанной на 2-верст. картѣ, въ настоящее время не существуетъ.

іюня и 2 іюля 1910 года.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
вѣсъ для скота. Фуражу—4 стога сѣна.			и артиллерія пройдутъ безъ припряжки и безъ помощи людей. Подъемъ изъ долины р. Аргуни на высоты праваго берега рѣки, длиною около 2 вер. отлогъ, но на участкѣ длиною въ 50 саж. (въ началѣ подъема) имѣетъ крутизну около 1/8 и, благодаря рыхлому песчаному грунту, довольно труденъ: для подъема тяжелыхъ обозовъ и артиллеріи потребуетъ помощи людей. Послѣ дождя песчано-глинистый грунтъ дороги между г. Оботу и р. Мергеломъ дѣлается скользкимъ, но грязи большой не бываетъ. На дорогѣ встрѣчаются углубленные участки на спускахъ въ долину Аргуни, длиною около 20 саженъ каждый, съ скатами выемки въ 45°. Форма походнаго строя: пѣхота вздвоенными рядами, конница по три, артиллерія въ одно орудіе. Движеніе по сторонамъ дороги возможно отъ гор. Оботу до р. Мергелъ для всѣхъ родовъ оружія и въ любомъ строю. Поперечные пути, пересѣкающіе описываемыя обыкновенныя грунтовыя дороги, обладаютъ тѣми же свойствами.	лара второй рукавъ шириной 20 саженъ, глубиной 7—8 футъ, дно и берега песчаные, берега сильно подмыты, теченіе быстрое. Здѣсь переправа людей, грузовъ и двуколокъ (разгруженныхъ) производится небольшимъ карбузомъ на стальномъ канатѣ, съ подъемной силой до 80—100 пудовъ. Въ 200 шагахъ отъ второго рукава — третій, шириной 40 саженъ и глубиной 2 1/2 фута, теченіе быстрое, бродъ съ песчанымъ дномъ и удобными спусками. Паромная переправа черезъ р. Аргунь (Хайларъ-Голъ); паромъ на двухъ судахъ, платформа 10×12 шаговъ, подъемная сила 250—300 пудовъ, продолжительность переправы 3 минуты, съѣзды требуютъ исправленія, въ особенности на лѣвомъ берегу; ширина Аргуни здѣсь 60—50 саж., скорость теченія 4 ф. сек. Матеріала для возведенія моста вблизи переправы нѣтъ.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
1 вер. къ дорогѣ. Мергелъ, ширина 15 саж., глубина 2—4 футъ, теченіе тихое, дно песчаное, берега подмытые, крутые, высотой надъ водой 2—3 аршина. Близъ брода долина, сухой лугъ, въ 1 в. ниже—мокрый лугъ. Въ общемъ отъ г. Хайлара до г. Оботу мѣстность допускаетъ движеніе войскъ только по дорогамъ, по сторонамъ дороги лишь съ трудомъ можетъ дѣйствовать пѣхота. Для расположенія на отдыхъ и дѣйствій значительныхъ отрядовъ мѣстность очень неудобна. Отъ г. Оботу до р. Мергелъ движеніе и дѣйствія значительныхъ силъ вполнѣ возможны.			Во время развѣдки погода ясная, вѣтеръ сѣверный.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Постоялый дворъ въ пади Кудукъ: 1 фанза, 2 шалаша, 1 навѣсъ для скота, 1 колодецъ, 3 стога сѣна и небольшой запасъ хвороста.		Колодецъ, глубиной около сажени и около 2 арш. въ свѣту, верхнее отверстіе 2 фута въ поперечникѣ. Притокъ воды обильный, вода хорошаго качества. Ключа, показаннаго на картѣ, не имѣется. Топливо на постояломъ дворѣ 2—3 куба.	Обыкновенная грунтовая дорога. Не исправляется. Канавъ по сторонамъ нѣтъ. Грунтъ песчано-каменистый, но въ пади Бурхата глинисто-гуджирный. Ширина пути постоянная $2^1/_2$ сажени. Трудныхъ спусковъ и подъемовъ не встрѣчается. Въ исправленіи не нуждается. Углубленныхъ и возвышенныхъ участковъ нѣтъ. Форма походной колонны при слѣдованіи по дорогѣ: пѣхота по отдѣленіямъ, конница по три, артиллерія въ одно орудіе. По сторонамъ дороги возможно движеніе войскъ всѣхъ родовъ оружія и въ любой походной колоннѣ, но съ западной стороны къ дорогѣ въ двухъ мѣстахъ почти вплотную подходитъ крутой откосъ горы.	Единственная переправа черезъ рѣку Мергель. Бродъ, шириной 15 саж., глубиной 2 ф., теченіе тихое, дно песчаное, у лѣваго берега нѣсколько вязкое; съѣзды удобные. Матеріалъ для постройки моста можно добыть, если разобрать строенія постоялыхъ дворовъ.
Постоялый дворъ въ пади Шандунъ: 1 фанза, 1 навѣсъ, 1 колодецъ, 2 стога сѣна и небольшой запасъ топлива.		Колодецъ въ пади Шандунъ такого же свойства, какъ и въ пади Кудунъ.	Грунтъ песчано-каменистый. Прочія свойства тѣ же, что и на второмъ переходѣ.	Не имѣется.
Постоялый дворъ у ключа Сигельджи: 1 фанза, 1 стогъ сѣна и запасъ хвороста.		Ключъ Сигельджи: вода превосходнаго качества, количество не велико, приблизительно на два	Грунтъ песчано-каменистый, въ пади Сигельджи глинисто-гуджирный. Прочія свойства одинаковы съ свойствами дороги на третьемъ и второмъ переходахъ.	Не имѣется.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
Мѣстность по сторонамъ гористая, при чемъ горы всюду доступны для движенія пѣхоты, небольшихъ отрядовъ конницы и горной артиллеріи, а вдоль падей и полевой артиллеріи; лѣсовъ и болотъ нѣтъ. Въ общемъ, мѣстность удобна для движенія и дѣйствій значительныхъ силъ.	Особенно выгодныхъ позицій не встрѣчается.	Кромѣ долины р. Мергелъ бивачныхъ мѣстъ не встрѣчается, за отсутствіемъ воды.	Во время развѣдки погода дождливая, вѣтеръ юго-восточный.
То же, что и на второмъ переходѣ.	Особенно выгодныхъ позицій не встрѣчается.	За отсутствіемъ значительнаго количества воды, не имѣется.	Погода дождливая, вѣтеръ юго-восточный.
Отъ пади Шандунъ до выхода въ падь Сорбокъ, на протяженіи 16 вер., характеръ мѣстности гористый, безлѣсный, обладающій тѣми же свойствами,	Особенно выгодныхъ позицій не имѣется. Для небольшого отряда имѣется хорошая позиція на высотахъ въ 5 вер.	Мѣстность почти всюду удобна для расположенія бивакомъ, но вода имѣется только у постоялаго двора въ пади Сигельджи.	Дождь, вѣтеръ восточный.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
		баталіона пѣхоты или 3—4 сотни. Въ 1 вер. къ сѣверо-западу отъ ключа 3 небольшихъ озера съ прѣсной водой, годной для варки пищи и водопоя. Среднее озеро имѣетъ большіе размѣры, берегъ, ближайшій къ тракту, плоскій и твердый; берега остальныхъ озеръ вязкіе. Въ 2½ вер. къ юго-западу отъ ключа Сигельджи еще два ключа, меньшихъ размѣровъ. Въ общемъ воды будетъ вполнѣ достаточно на 6—8 бат. пѣхоты или бригаду конницы. Грунтовыя воды западнѣе ключа Сигельджи, высоки на 1—1½ аршина отъ поверхности земли. Топливо 3—4 куба хвороста на постояломъ дворѣ.		

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ рѣки: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
какъ и на третьемъ и второмъ переходахъ. Въ пади Сорбокъ, сливающейся съ Сигельджи, мѣстность открытая, верстъ на 6 вправо и влѣво, и ровная.	къ юго-востоку отъ ключа Сигельджи, фронтомъ на сѣверо-западъ.		

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
		Р. Аргунь, вода хорошаго качества, годна для питья. Берегъ низкій, твердый, дно — твердый песокъ.	Грунтъ песчано-глинистый, въ пади Сигельджи глинисто-гуджирный. Въ 1/2 вер. отъ парома дорога пересѣкаетъ мокрый лугъ, шириной около 200 шаговъ, далѣе до парома идетъ по косогору близъ самой р. Аргуни, при чемъ движеніе безъ дороги возможно лишь западнѣе.	Паромъ на р. Аргуни не на томъ мѣстѣ, которое показано на 2-вер. картѣ, а перенесенъ 2 1/2 в. выше. Паромъ на двухъ судахъ, платформа 10×10 шаг., подъемная сила 200—250 пуд., съѣздъ на лѣвомъ берегу требуетъ исправленія, продолжительность переправы 3 минуты. Ширина рѣки здѣсь 60 саж., глубина 10—14 ф., скорость теченія 5—6 ф. сек., берега низкіе, твердые, дно песчаное. Канатъ стальной. Послѣ паромной переправы приходится пересѣкать долину р. Аргуни, шириной около 1 вер. и почти сплошь залитую водой. Въ концѣ іюня глубина рукавовъ Аргуни не превосходила 1 арш., но въ серединѣ іюля уровень воды повысился еще на 1 ф., и одинъ изъ рукавовъ сдѣлался совершенно непроходимымъ въ бродъ. Для устройства мостовъ потребуется много времени въ виду многочисленности рукавовъ, матеріалъ можно добыть въ караулѣ

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ рѣки: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
Первыя 8 верстъ дорога идетъ падью Сигельджи, шириной у ключа 8 верстъ, въ концѣ суживающейся до 1 вер.; далѣе слѣва горы отходятъ и на протяженіи 10 вер. мѣстность по сторонамъ дороги: справа гористая, слѣва открытая плоская равнина. Въ 18 верстахъ ключъ Сигельджи; дорога выходитъ на широкую, плоскую и открытую равнину долины р. Аргуни, лишь мѣстами поросшую мелкимъ тальникомъ. Горы доступны всюду для движенія пѣхоты, горной артиллеріи и небольшихъ конныхъ частей, а вдоль падей можетъ безъ труда пройти и полевая артиллерія. Вдоль р. Аргуни на ширину до 2 верстъ тянутся мокрые луга. Въ общемъ, мѣстность благопріятна для движенія и дѣйствій значительныхъ отрядовъ.	Особенно выгодныхъ позицій не встрѣчается. Для небольшого отряда хорошая позиція въ 7 вер. къ сѣверу отъ ключа Сигельджи, фронтомъ на югъ.	Удобное бивачное мѣсто для значительныхъ силъ на плоской возвышенности праваго берега р. Аргуни у парома.	Во время развѣдки погода ясная, вѣтеръ сѣв.-западный.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
		Источники воды въ пади Сигельджи описаны выше (4-й переходъ). Въ пади Сорбокъ горько-соленыя озера, а на днѣ пади небольшія скопленія горьковато-солоноватой воды, годной для водопоя, отчасти для варки пищи. Запасовъ топлива нѣтъ.	Проселочная дорога, отъ высоты 298, первыя 28 в. пролегаетъ глинисто-гуджирнымъ грунтомъ, скользкимъ послѣ дождя. Далѣе грунтъ песчано-глинистый съ примѣсью гравія, но попадаются участки глинисто-гуджирнаго грунта въ пади въ 8 вер. къ сѣверу отъ г. Куку-Ундуръ и въ долинѣ р. Мергелъ. Движеніе по дорогѣ возможно вздвоенными рядами для пѣхоты, по три для конницы и въ одно орудіе для артиллеріи. Движеніе по сторонамъ дороги для войскъ всѣхъ родовъ оружія весьма удобно всюду, кромѣ участка, длиною въ 6 в. въ пади Сорбокъ, гдѣ съ востока къ дорогѣ подходятъ близко промоины.	Староцуруxайтуевскомъ. Бродъ черезъ наполненную водой промоину на днѣ пади Сорбокъ, глубиной $1^1/_2$ ф., шириной 10 саж., дно и берега твердые.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ рѣки: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
Отъ высоты 298, первыя 28 вер. дорога идетъ падями Сигельджи и Сорбокъ, шириной 3—5 вер., представляющими равнину, покрытую травой. Горы, окаймляющія пади, невысоки и имѣютъ округленныя формы. Въ 28 вер. дорога входитъ въ предгорья Хагерканскихъ горъ; эти горы невысоки и имѣютъ отлогіе скаты и только въ 45 вер. отъ высоты 298, близъ г. Куку-Ундуръ, достигаютъ высоты въ 60—90 саж. надъ дномъ падей; горы совершенно безлѣсны и всюду доступны для движенія пѣхоты, горной артиллеріи и небольшихъ отрядовъ конницы; вдоль падей возможно движеніе и полевой артиллеріи. Мѣстность нигдѣ не представляетъ сколько-нибудь серьезныхъ препятствій для пѣхоты, но движеніе артиллеріи и конницы стѣсняются: въ пади Сигельджи мелкими озерами и мокрыми лугами по ключу Сигельджи, а въ пади Сорбокъ озерами и наполненными водой промоинами.	Особенно выгодныхъ позицій на значительныя силы не встрѣчается.	Мѣстность всюду удобная для расположенія на бивакъ, но прѣсная вода имѣется лишь въ пади Сигельджи.	Погода дождливая, гроза съ сильнымъ восточнымъ вѣтромъ.

МАРШРУТЪ

г. Хайларъ, кар. ст. Цурухайтуевскій черезъ Обо-Аракбогы,

Вслѣдствіе недостатка въ водѣ пригоденъ для движенія лишь небольшихъ

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Г. Хайларъ.	2	Рѣка Аргунь; вода хорошаго качества. Топливо — значительные склады дровъ въ городѣ Хайларѣ, близъ жел.-дор. станціи.	Обыкновенная грунтовая дорога. Не исправляется. Канавъ по сторонамъ пути нѣтъ.	Въ 2½ в. отъ гор. Хайлара первый рукавъ р. Аргуни: бродъ шириной 12 с., глубиной 2 ф., дно песчаное, у береговъ вязкое, съѣзды удобны, теченіе тихое.
Монгольскія юрты на восточномъ склонѣ гор. Оботу: юртъ 5, рогатаго ск. 300 г., барановъ 800, лошадей 500, повозокъ 30.	36		Грунтъ до города Оботу (на протяженіи 6½ верстъ) песчаный, на подъемахъ и спускахъ довольно рыхлый.	Въ 4 в. отъ г. Хайлара второй рукавъ, шириной 20 с., глубиной 7—8 ф., дно и берега песчаные, берега сильно подмыты, теченіе 6—7 ф. сек. Переправа—карбузъ на стальномъ канатѣ, подъемная сила 80—100 пуд.; карбузъ можетъ перевозить грузы, людей и разгруженныя двуколки безъ лошадей.
			Отъ г. Оботу до рѣки Мергелъ (на протяженіи 40½ в.) грунтъ песчано-глинистый съ большой примѣсью гравія и щебня (естественное шоссе) и только къ востоку отъ г. Оботу въ долинѣ рѣки Аргуни мѣстами глинисто-гуджирный съ песчаной подпочвой.	Въ 200 шагахъ далѣе третій рукавъ, шириной 40 саж. и глубиной 2½ ф., теченіе 5 ф. сек., бродъ съ песчанымъ дномъ и пологими спусками.
			Ширина пути 2—3 саж., но въ 2 в. отъ Хайлара, тотчасъ послѣ спуска въ долину р. Аргуни, дорога сужена протокомъ рѣки до 1 сажени, и въ нижней части подъема на г. Оботу дорога, врытая въ откосъ, имѣетъ 1½ саж. ширины.	Паромная переправа черезъ р. Аргунь: паромъ на двухъ судахъ, канатъ стальной, платформа
			Въ 1½ в. отъ г. Хайлара небольшой перевалъ черезъ песчаную гряду: подъемъ длиной 20 саж. и спускъ—30 саженъ, кру-	

*) Рекогносцировку производилъ Генеральнаго Штаба баронъ де Монфоръ 8—12 и 23 іюля

№ 10 *)

падь Хадатуй, падь Шандунъ, падь Кара-Челонъ. Длин. 144 в.

отрядовъ, не свыше 1 — 2 баталіоновъ пѣхоты или 2 — 3 сотенъ конницы.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
Отъ города Хайлара до спуска въ долину р. Аргуни (протяженіе 2 вер.), справа, очень близко, подходитъ Гнилой протокъ р. Эмингола, шириной въ 20 саж., глубиной 2—3 ф., съ вязкимъ дномъ; въ ½ верстѣ далѣе р. Эминголъ, шириной 35 с. и глубиной 5—3 ф. Справа въ 200—300 шагахъ песчаные холмы, высотой около 20 саж. Долина р. Аргуни, шириной 2—3 версты, это ровный лугъ, перерѣзанный многочисленными протоками р. Аргуни, близъ парома небольшіе песчаные бугры, поросшіе кустарникомъ. Рѣка Аргунь въ бродъ непроходима (въ періодъ дождей), ширина ея 50—80 с. Послѣ подъема на гору Оботу дорога на протяженіи 5 в. идетъ по южному склону этой горы, спускающейся очень круто, а мѣстами отвѣсно къ р. Аргуни.	Особенно выгодныхъ позицій не встрѣчается. Пассивная позиція для небольшого отряда, фронтомъ на югъ, имѣется на г. Оботу.	1) Восточнѣе гор. Оботу на плоскихъ возвышенностяхъ праваго берега рѣки Аргуни. 2) На берегахъ р. Мергелъ.	Погода во время рекогносцировки ясная, сильный западный вѣтеръ.
Сама гора Оботу невысока и имѣетъ пологіе склоны. Восточнѣе г. Оботу дорога проходитъ по краю долины р. Аргуни, перерѣзанной рукавами этой рѣки, и въ 4 в. восточнѣе г. Оботу повора-	Особенно выгодныхъ позицій не встрѣчается.	Мѣстность всюду удобна для расположенія бивакомъ, но вода имѣется лишь въ рѣкахъ Аргуни и Мергелъ.	

мѣсяца 1910 г.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
			тизною въ $^1/_{10}$—$^1/_{12}$; благодаря сыпучему песку, подъемы на этотъ перевалъ тяжелы, хотя для артиллеріи и обозовъ припряжки не потребуется. Подъемъ изъ долины р. Аргуни на гору Оботу въ нижней части на протяженіи 50 саж. имѣетъ крутизну $^1/_8$ и, благодаря глубокому песку, для подъема артиллеріи и обозовъ потребуетъ помощи людей. Время года мало вліяетъ на качество пути, такъ какъ грунтъ дороги растворяется мало и только на гуджирныхъ мѣстахъ дѣлается скользкимъ. На дорогѣ встрѣчаются углубленные участки на спускахъ въ долину р. Аргуни между г. Хайларомъ и г. Оботу; длина участковъ около 20 саженей каждый, скаты 45°. Форма походнаго строя: а) по дорогѣ пѣхота вздвоенными рядами, конница по три, артиллерія въ одно орудіе; б) внѣ дороги по сторонамъ ея движеніе удобно отъ гор. Оботу до р. Мергелъ; пѣхота вздвоенными рядами, конница по три, артиллерія въ одно орудіе. Поперечные пути по свойствамъ вполнѣ схожи съ описываемымъ.	10×12 шаговъ, подъемная сила 250—300 пуд., продолжительность переправы 3 минуты, съѣзды требуютъ исправленія, въ особенности на лѣвомъ берегу; ширина Аргуни 50—60 саж., скорость теченія 4 ф. сек. Матеріаловъ для возведенія моста вблизи переправы нѣтъ.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ рѣки: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
чиваетъ на сѣверъ и на протяженіи 23 в. идетъ по склону гряды плоскихъ холмовъ, а затѣмъ поворачиваетъ на сѣверо-западъ и по дну 2-хъ узкихъ падей пересѣкаетъ отрогъ Хаирнанскихъ горъ. Горы здѣсь всюду проходимы для пѣхоты, горной артиллеріи и небольшихъ отрядовъ конницы. Лѣсовъ и болотъ нѣтъ. Вообще мѣстность отъ г. Оботу до р. Мергелъ удобна для движенія и дѣйствій значительныхъ силъ.			

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Монгольскія кочевья по р. Мергелъ: юртъ 80, крупнаго рогатаго скота 600 г., барановъ 3,500, лошадей 900, повозокъ до 500.		Р. Мергелъ. Вода нѣсколько мутная и тепловатая, количество значительное, годна для варки пищи и водопоя.	Свойства пути въ общемъ тѣ же, что и на первомъ переходѣ, во второй его половинѣ. Между рѣками Мергелъ и Хатте грунтъ глинисто-песчаный съ большой примѣсью гравія и щебня, а въ долинахъ этихъ рѣчекъ	Бродъ черезъ рѣку Мергелъ, шириной 10^0, глубиной $2^1/_2$ ф., теченіе тихое, дно песчаное, у праваго берега нѣсколько вязкое, съѣзды нѣсколько круты.
Монгольскія кочевья въ палятк	11	Р. Хатте ши-		Бродовъ черезъ

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
Отъ р. Мергелъ до р. Хатте дорога идетъ узкими падями; горы по сторонамъ невысоки и не отличаются крутизной. Пади Хатте и Игре имѣютъ ширину $^1/_2$—1 в., окаймляющія ихъ горы также довольно доступны и допускаютъ почти во всѣхъ направленіяхъ движеніе пѣхоты, горной артиллеріи и небольшихъ конныхъ отрядовъ; пользуясь падями, во многихъ мѣстахъ можетъ двигаться горами, безъ дорогъ, и полевая артиллерія. Закрытый характеръ мѣстности благопріятствуетъ малой войнѣ.	Особенно выгодныхъ позицій на значительныя силы не встрѣчается.	Обширныя бивачныя мѣста всюду по берегамъ рѣкъ Мергелъ и Хатте.	Названіе Обо-Арок богы мѣстные жители не знаютъ. Во время рекогносцировки сильная гроза съ бурей, вѣтеръ юго-восточный.
Путь все время идетъ узкими падями среди горъ, имѣющихъ тотъ же характеръ, что и на второмъ переходѣ. Исключеніе соста-	Особенно выгодныхъ позицій на значительныя силы не встрѣчается.	Близъ ключей всюду имѣются удобныя бивачныя мѣста для небольшихъ отрядовъ.	Погода во время рекогносцировки: гроза съ ливнемъ, вѣтеръ восточный.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
рановъ 400, лошадей 80, повозокъ 30.		лико, оба ключа могутъ дать воды не болѣе, какъ на одинъ баталіонъ пѣхоты или 2 сотни казаковъ. Ключи пробиваются среди кочковатаго болотца и сейчасъ же снова пропадаютъ. Ключъ въ пади Омохто. Вода очень хорошая и болѣе обильная, количество, достаточное на одинъ бат. пѣхоты или двѣ сотни, ключъ скоро исчезаетъ. Въ 2 в. ниже ключъ выходитъ снова, свойства его такія же. Близъ ключей грунтовая вода 2—3 ф. отъ горизонта. Запасовъ топлива не имѣется. Въ березовыхъ рощахъ близъ пади Омохто сухого лѣса мало; рощи находятся высоко и добраться до нихъ трудно.		
		Ключъ Умкей пробиваетъ-	Свойства пути тѣ же, что и на второмъ и тре-	Не имѣется.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ рѣки: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
вляютъ горы между падями Шандунъ и Омохто, отличающіяся сравнительно большей высотой и крутизной скатовъ; многія вершины здѣсь скалисты и, восточнѣе дороги, поросли мѣстами рощами малорослой березы; здѣсь движеніе войскъ сопряжено сравнительно съ большими трудностями. Вокругъ ключей расположены небольшія кочковатыя болотца, проходимыя, однако, для пѣхоты.			
На первыхъ 10 верстахъ дорога идетъ падью, шири-	Особенно выгодныхъ позицій на зна-	Близъ ключа Умкей и озеръ мѣст-	Погода во время рекогно-

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Числo верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
		ся среди болотца. Вода хорошая, но притокъ не великъ. Ключъ быстро теряется среди кочекъ. Ниже, въ руслѣ ключа рядъ промоинъ, наполненныхъ прѣсною желтоватою водой. Въ 1½ в. къ юго-западу отъ ключа Умкей небольшое озеро съ прѣсной водой, вода озера годится для водопоя и варки пищи, въ 3 в. къ западу отъ этого озера еще три маленькихъ озера съ прѣсной водой. Берега озеръ доступны. Въ сухое время года всѣ эти озера исчезаютъ. Уровень грунтов. водъ близъ кл. Умкей 2—3½ ф. Запасовъ топлива нѣтъ.	тьемъ переходахъ, но въ пади Сигельджи дорога почти совершенно пропадаетъ на протяженіи 1½ версты и въ этомъ мѣстѣ была кое-гдѣ залита водой; грунтъ здѣсь гуджирный, довольно твердый и для движенія артиллеріи препятствій не представляется.	
		Р. Аргунь. Въ изобиліи хорошая вода, берегъ низкій и твердый.	Свойства пути тѣ же, что и на предыдущихъ переходахъ, но движенію артиллеріи по сторонамъ дороги препятствуютъ промоины.	Паромъ на р. Аргуни. На 2-хъ верстной картѣ показано прежнее его расположеніе; въ настоящее время онъ перене-

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ рѣки: рѣки, ручьи. озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
ной отъ 1/4 до 1/2 версты; горы по сторонамъ невысоки и не отличаются крутизною скатовъ и подобны большинству горъ на второмъ и третьемъ переходахъ. Далѣе дорога выходитъ въ падь Сигельджи, шириной отъ 2 до 3 в. и окаймленную плоскими холмами. Лѣсовъ нѣтъ. У ключа Умкей попадаются небольшія кочковатыя болотца, доступныя для пѣхоты.	чительныя силы не имѣется.	ность удобная для бивака значительныхъ силъ.	сцировки; пасмурно, накрапывалъ дождь, вѣтеръ восточный.
Первыя 4 версты дорога идетъ падью Сигельджи, въ тальвегѣ которой скопляется дождевая вода. Далѣе на протяженіи 14 вер. дорога пересѣкаетъ невысокій горный хребетъ,	Особенно выгодныхъ позицій для значительныхъ силъ не встрѣчается.	Удобное бивачное мѣсто для значительныхъ силъ на плоской возвышенности праваго берега рѣки Аргуни.	Погода во время развѣдки: гроза съ ливнемъ, вѣтеръ восточный.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
				сенъ на $2^1/_2$ версты выше. Паромъ на двухъ судахъ, платформа 10×10 шаговъ, подъемная сила 200—250 пуд., съѣздъ на лѣвомъ берегу требуетъ исправленія; продолжительность переправы 3 минуты; ширина рѣки 60 саж.; канатъ стальной. Послѣ паромной переправы нужно переправляться въ бродъ черезъ 6 рукавовъ Аргуни, глубиною до 1 арш., во время развѣдки одинъ изъ рукавовъ былъ совершенно непроходимъ въ бродъ. Для устройства мостовой переправы матеріалъ можно добыть въ кар. Старо-Цурухайтуевскомъ.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ рѣки: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
безлѣсный и всюду доступный для движенія войскъ. Въ 18 верст. отъ ключа Умкей дорога выходитъ на широкую, открытую равнину праваго берега р. Аргуни. Болотъ и лѣсовъ нигдѣ не имѣется.			

МАРШРУТЪ

ст. Маньчжурія, гора Дурбульджи, западнѣе Ганьч

Въ большей своей части дорога пролегаетъ по гористой мѣстности, доступ 30 верстъ черезъ долину р. Мутной доступна для движенія войскъ лишь въ Мутной, былъ

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты.	Число верстъ между пунктами.	Число дворовъ и колодцевъ въ каждомъ пунктѣ.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Рубежи: рѣки, овраги и др. Переправы: мосты, паромы и др.
Ст. Маньчжурія. Большой поселокъ и желѣзнодорожн. станція К.-В. жел. дороги. Отличная вода изъ водокачки. Много казенныхъ построекъ: военнаго вѣдомства, пограничниковъ и ж. д. Болѣе 8 тыс. жителей. Китайская администрація: полиція, таможня, 2 сотни кавалеріи.			Первыя 2 версты дорога съ твердо-наѣзжаннымъ полотномъ пролегаетъ по совершенно ровной плоскости, затѣмъ, постепенно поднимаясь, достигаетъ на 5 верстѣ перевала Багорджанъ; крутизна подъема для движенія артиллеріи и обозовъ потребуетъ припряжки лошадей на разстояніи $^1/_2$—$^3/_4$ верстъ. Дорога грунтовая; грунтъ песчано-глинистый, твердый, мало разгрязняющійся.	
Хребетъ Багорджанъ.	$4^1/_2$		Отъ перевала дорога, сохраняя общее направленіе на югъ, идетъ по сильно всхолмленной мѣстности на протяженіи 4 верстъ и затѣмъ съ легкимъ паденіемъ спускается на протяжен. 9 верстъ къ колодцу у западнаго края г. Дурбульджи.	
Гора Дурбульджи.	13	Колодецъ у горы Дурбульджи съ отличной водой. Топливо аргалъ.	Отъ колодца у горы Дурбульджи дорога, имѣя тотъ же характеръ полевой, переваливъ небольшой хребтикъ, далѣе на	

*) Рекогносцировку производилъ Генеральнаго Штаба полк. Габаевъ въ іюлѣ мѣсяцѣ 1910 г.

№ 11 *)

журъ-Хуа-Або-Ганьчжуръ-Суме. Длиною 147 в.

ной для движенія всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ. Дорога на протяженіи самое сухое время. Въ періодъ развѣдки этотъ участокъ, вслѣдствіе разлива непроходимъ.

6.	7.	8.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста, удобство для расквартированія и прочія свѣдѣнія.
По сторонамъ дороги мѣстность открытая, совершенно безлѣсная, волнистая. Движеніе по сторонамъ дороги возможно для всѣхъ родовъ войскъ во всякое время года.	Въ 4-хъ верстахъ къ югу отъ станціи, къ западу отъ дороги, имѣется позиція съ хорошимъ обстрѣломъ на станцію.	У станціи Маньчжуріи бивакъ и квартиро-бивакъ можетъ быть выбранъ на значительныя силы: до дивизіи включительно. На станц. Маньчжурія, по свѣдѣніямъ, добытымъ на мѣстѣ, постоянно проживаютъ до 20 японцевъ, занимающихся для виду торговлей, а въ дѣйствительности шпіонажемъ; называютъ доктора, у котораго часто собираются гости и обсуждаютъ военно-политическіе вопросы.
Тотъ же, что и на предыдущемъ участкѣ.	Въ 6-ти верстахъ къ югу отъ станціи Маньчжурія позиція фронтомъ на югъ.	У западнаго подножія горы Дурбульджи, у колодца, бивакъ на небольшой отрядъ: полкъ пѣхоты и батарея.
Тотъ же характеръ мѣстности что и на предыдущемъ участкѣ.		

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты.	Число верстъ между пунктами.	Число дворовъ и колодцевъ въ каждомъ пунктѣ.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Рубежи: рѣки, овраги и др. Переправы: мосты, паромы и др.
			разстояніи около 17 вер., постепенно спускается въ низменную долину озера Далай-Норъ. На всемъ этомъ участкѣ свойства пути одни и тѣ же: твердый песчаный грунтъ, волнистая мѣстность; спуски и подъемы незначительны.	
Правый край долины — низины, образуемой озер. Далай-Норъ; здѣсь же колодецъ.	20		Дорога къ устью рѣки Орчунъ отъ колодца существуетъ лишь въ самое сухое лѣто и пролегаетъ, по свѣдѣніямъ, по болотистымъ низинамъ, доступнымъ для движенія людей и лошадей, но могущимъ представить затрудненія для артиллеріи и обоза. Въ іюлѣ 1910 г. участокъ этотъ, вслѣдствіе исключительнаго разлива озера Далай-Норъ и р. Мутной, безусловно оказался непроходимымъ.	
Устье р. Орчунъ	30		Дорога идетъ вдоль праваго берега р. Орчунъ съ едва замѣтной колеей, мѣстами поросшей травой.	
Ганьчжуръ-Хуа-Або.	8	Рѣка Орчунъ. Вода отличнаго качества. Топливо—аргалъ.	Близъ самаго устья рѣки Орчунъ дорога пересѣкаетъ невысокую гряду бугровъ, а затѣмъ на протяженіи 7 верстъ пролегаетъ по низинѣ. Грунтъ глинисто-песчаный. Удобопроходима для всѣхъ родовъ войскъ.	
			Характеръ дороги тотъ же, что и на предыдущемъ участкѣ.	
Перевозъ на рѣкѣ Орчунъ.	4		Отъ перевоза на рѣкѣ Орчунъ дорога, сохраняя юго-восточн. направленіе на протяженіи 27 верстъ,	

6.	7.	8.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста, удобство для расквартированія и прочія свѣдѣнія.
По сторонамъ дороги (къ западу) до рѣки и (къ востоку) до высотъ праваго края долины р. Орчунъ мѣстность открытая, низменная, безлѣсная; движеніе по сторонамъ дороги возможно для войскъ всѣхъ родовъ и во всякое время года.	Позиція имѣется на высотѣ Ганьчжуръ-Хуа-Або фронтомъ на югъ и юго-востокъ.	Бивачныя мѣста могутъ быть выбраны всюду вдоль дороги, идущей въ разстояніи $^1/_4$—$^1/_2$ версты отъ р. Орчунъ.
По сторонамъ дороги мѣстность открытая, чуть всхолмленная, доступная для движенія всѣхъ родовъ войскъ.	Позиція въ 6 в. къ С.-З. отъ переправы черезъ р. Безымянную фронтомъ на сѣверъ и сѣв.-востокъ.	Бивачное мѣсто можно избрать, кромѣ мѣстъ по берегу р. Орчунъ, еще на берегу р. Безымянной.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты.	Число верстъ между пунктами.	Число дворовъ и колодцевъ въ каждомъ пунктѣ.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Рубежи: рѣки, овраги и др. Переправы: мосты, паромы и др.
		Рѣка Орчунъ. Топливо — аргалъ.	пролегаетъ по невысокому плато съ твердымъ песчанымъ грунтомъ, при чемъ первыя 4 версты, дорога идетъ вдоль праваго берега р. Орчунъ въ разстояніи $^1/_4$—$^1/_2$ версты отъ нея, затѣмъ постепенно удаляется. Послѣднія 15 верстъ дорога теряется и не замѣтно никакихъ слѣдовъ колей.	
Р. Безымянная.	27		Отъ переправы черезъ р. Безымянную дорога только мѣстами обозначена и то чуть замѣтно, направленіе на Ганьчжуръ, строго Ю.-В., пролегаетъ по низменной мѣстности съ болотцами и мочежинами, вполнѣ однако доступными для движенія всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ; болотца въ видѣ небольшихъ дождевыхъ лужъ неглубоки, имѣютъ твердое песчаное дно и никакого затрудненія движенію не представляютъ; начиная съ 18-й версты, направленіе пересѣкаетъ на протяженіи 3—4 верстъ рядъ песчаныхъ невысокихъ бугровъ, которые затѣмъ остаются по обѣимъ сторонамъ въ разстояніи 4—7 верстъ. Песчаные бугры по мѣрѣ приближенія къ Ганьчжуръ-Суме становятся чаще и на послѣднихъ 14—15 в. они идутъ сплошной цѣпью, имѣя общее направленіе нѣсколько вос-	Переходъ черезъ Безымянную рѣчку въ бродъ 2—$2^1/_2$ фута. Небольшая рѣчка, пересыхающая въ сухое лѣто и всегда доступная для перехода; не имѣетъ въ смыслѣ препятствій никакого значенія.

6.	7.	8.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста, удобство для расквартированія и прочія свѣдѣнія.
		Перевозъ на р. Орчунъ состоитъ изъ 2-хъ ботовъ, связанныхъ вмѣстѣ, поднимающихъ до 100 пуд.; содержится монгольскими перевозчиками; особаго значенія не имѣетъ такъ какъ въ мѣстѣ перевоза имѣется бродъ, который закрывается только въ самую высокую воду.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ дороги тотъ же, что и на предыдущемъ участкѣ; встрѣчаются лишь мѣстами песчаные бугры, и послѣднія 14—15 верстъ отъ Ганьчжура направленіе пролегаетъ по низинѣ, затопляемой въ дождливое время. Въ 3-хъ верстахъ къ сѣверу отъ Ганьчжура озеро Суме-норъ съ хорошей водой; озеро неглубокое (по поясъ), съ твердой почвой, съ доступными берегами, заросшее мѣстами камышомъ; очень много дичи, утокъ, гусей и лебедей.		Бивачное мѣсто и квартиро-бивакъ можно выбрать у Ганьчжура на отрядъ до полка пѣхоты съ артиллеріей.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Ганьчжуръ-Суме. Монгольскій монастырь, до 35—40 фанзъ, 10—12 каменныхъ храм., 54 юрты.	41	Семь колодцевъ съ отличной водой. Озеро Суме-Норъ. Топлив—оаргалъ.	точнѣе Ганьчжура. Послѣднія 7—8 верстъ отъ Ганьчжура направленіе пролегаетъ по низинѣ, бывшей въ періодъ развѣдки сплошь покрытой водой.	

6.	7.	8.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста, удобства для расквартированія и прочія свѣдѣнія.

МАРШРУТЪ

посел. Абогайтуй — ст. Далай-Норъ — гора

На всемъ протяженіи разсматриваемое направленіе (дорога мѣстами теряется)
Пролегаетъ большею частью по всхолм

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты.	Число верстъ между пунктами.	Число дворовъ и колодцевъ въ каждомъ пунктѣ.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Рубежи: рѣки, овраги и др. Переправы: мосты, паромы и др.
Поселокъ Абогайтуй. Дворовъ 147, мужчинъ 384, женщинъ 381, колодцевъ 26. Наиболѣе обширныхъ, крѣпкихъ, годныхъ для расположенія штабовъ управленій, домовъ—8. Количество скота: лошадей <4 л. 2,263, лош. > 4 л. 1,271. Крупнаго рогатаго скота 1,454, мелкаго рог. скота 841, овецъ и козъ 17,358, верблюдовъ 132.		Вода на этомъ участкѣ имѣется въ неограниченномъ количествѣ: р. Мутная, колодецъ при Далай-Норскихъ копяхъ и водокачка на станціи Далай-Норъ. Топливо—аргалъ, каменный уголь.	Путь отъ поселка Абогайтуй до копей Далай-Норскихъ описанъ выше; отъ копей дорога идетъ на В. вдоль полотна ж. д. и по желѣзнодорожнымъ двумъ мостамъ (одинъ деревянный, другой желѣзный) пересѣкаетъ р. Мутную; на 4 верстѣ подходитъ къ станціи Далай-Норъ.	Переправа черезъ р. Мутную (Далай-Норъ): имѣются между копями Далай-Норъ и станціей того же наименованія три моста, два желѣзнодорожныхъ , длиной около 10 — 12 саж., одинъ изъ коихъ желѣзный; другой деревянный на сваяхъ; такихъ же размѣровъ; третій деревянный, находится по другую сторону ж.-д. полотна, неисправенъ: разобрано полотно и мѣстами попорчены сваи. Движеніе по немъ не производится.
Станція Далай-Норъ. Станція Далай-Норъ вмѣстѣ съ копями. Жителей: русскихъ 625, китайцевъ 467.	17	Первыя 7 вер. р. Мутная, затѣмъ колодецъ въ 5 верст., не доходя г. Холбо; тутъ же озеро. Вода хорошаго качества, а топливо—аргалъ.	Дорога отъ ст. Далай-Норъ, въ видѣ полевой грунтовой, направляется на юго-востокъ; на 3 верстѣ приближается къ р. Мутной и на разстояніи около 5 верстъ идетъ вдоль лѣваго берега въ 1/2 вер. отъ нея; здѣсь	

*) Рекогносцировку производилъ Генеральнаго Штаба полк. Габаевъ въ іюлѣ мѣсяцѣ 1910 г.

№ 12 *)

Холбо-Ганьчжуръ—Суме. Длиною 135 верстъ.

доступно во всякое время года движенію всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ. ленной, открытой, безлѣсной мѣстности.

6.	7.	8.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста, удобство для расквартированія и прочія свѣдѣнія.
Мѣстность по сторонамъ дороги низменна, отчасти болотиста, но движеніе по сторонамъ дороги возможно для всѣхъ родовъ войскъ, во всякое время года. Съ 17 версты по сторонамъ пути начинаютъ встрѣчаться песчаные бугры, которые тянутся около 12 верстъ.	Отличная позиція въ отношеніи обстрѣла и обзора имѣется у горы Холбо, фронтомъ на сѣверъ и на югъ.	Бивачныя мѣста встрѣчаются на первыхъ 7 в., всюду вдоль р. Мутной; кромѣ того у г. Холбо.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты.	Число верстъ между пунктами.	Число дворовъ и колодцевъ въ каждомъ пунктѣ.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Рубежи; рѣки, овраги и др. Переправы: мосты, паромы и др.
			же примѣрно путь пересѣкаетъ линію отчужденія жел. дор. Путь на этомъ участкѣ идетъ низиной, мѣстами залитой, но грунтъ дороги твердый, песчаный и потому движеніе доступно всѣмъ родамъ войскъ и обозовъ. Съ 8 версты дорога, постепенно уклоняясь на ю.-в., отходитъ отъ рѣки Мутной и на 17 верстѣ проходитъ рядъ песчаныхъ бурхановъ, оставляя послѣдніе къ западу отъ себя. Здѣсь мѣстами дорога теряется вовсе, мѣстами слишкомъ мало замѣтна; колеи, вслѣдствіе незначительной ѣзды, заросли и покрылись травой. Минуя песчаные бурханы на 29 верстѣ, дорога еще болѣе уклоняется на юго-востокъ и, пройдя около 5 верстъ, по обширнѣйшей низинѣ, во многихъ мѣстахъ залитой водой, взбирается некрутымъ подъемомъ на гору Холбо, имѣющую видъ двухъ сахарныхъ головокъ, раздѣленныхъ небольшой сѣдловиной.	
		Топливо—аргалъ. Воды въ видѣ колодцевъ на этомъ участкѣ нѣтъ; пользовались дождевыми лужами.		
Гора Холбо.	33	Рѣчка Безымянная. Вода хорошаго качества.	Переваливъ г. Холбо, дорога спускается некрутымъ спускомъ въ низину, во многихъ мѣстахъ покрытую водой, и пролегаетъ по ней на протяженіи около 7—8 верстъ; далѣе дорога, уклоняясь	

6.	7.	8.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста, удобство для расквартированія и прочія свѣдѣнія.
Мѣстность по сторонамъ дороги по преимуществу низменная, открытая, мѣстами затопляемая въ періодъ дождей. Движеніе по сторонамъ дороги возможно для всѣхъ родовъ войскъ и во всякое время года.	Отличная позиція имѣется на высотѣ къ западу отъ „Або-Батхе“, фронтомъ на сѣверъ.	Бивачныя мѣста имѣются вдоль рѣки Безымянной близъ Або-Батхе.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты.	Число верстъ между пунктами.	Число дворовъ и колодцевъ въ каждомъ пунктѣ.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Рубежи: рѣки, овраги и др. Переправы: мосты, паромы и др.
			на Ю.-В., часто теряется среди степей и вообще мало замѣтна, въ видѣ тропы; мѣстность, удобопроходима, вслѣдствіе твердости грунта и песчаной почвы.	
Або-Батхе. (Въ сторонѣ отъ дороги въ 4 верстахъ).	42	Рѣчка Безымянная, затѣмъ озеро Суме-Норъ. Топливо—аргалъ.	Дорога въ томъ же Ю.-В. направленіи тянется только изрѣдка обозначенная, большею частью совершенно теряется. Грунтъ песчаный, мѣстами глинистый, твердый. На 11—12 верст. направленіе пересѣкаетъ рядъ песчаныхъ невысокихъ бугровъ, которые тянутся затѣмъ къ западной сторонѣ на протяженіи 5—6 верстъ. Въ разстояніи 9—10 верс. отъ Ганьчжура мѣстность становится низменной, встрѣчаются болота и дождевыя озера съ неглубокой водой; направленіе проходимо для всѣхъ родовъ войскъ во всякое время года.	Бродъ на рѣчкѣ Безымянной, пересыхающей въ лѣтніе жары.
Ганьчжуръ-Суме.	43			

6.	7.	8.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста, удобство для расквартированія и прочія свѣдѣнія.
Характеръ мѣстности по сторонамъ дороги тотъ же, что и на предыдущемъ участкѣ.		

МАРШРУТЪ

ст. Цаганъ—Огоморъ-Суме—Гань

Путь на всемъ протяженіи пролегаетъ по мѣстности, большей частью низ родовъ войскъ и обозовъ. Въ періодъ дождей участокъ пути отъ г. Тунъ затрудненій движенію

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты.	Число верстъ между пунктами.	Число дворовъ и колодцевъ въ каждомъ пунктѣ.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Рубежи; рѣки, овраги и др. Переправы: мосты, паромы и др.
Ст. Цаганъ. Жителей: русскихъ 30, китайцевъ 3, черкесовъ 2. Двѣ лавочки, двѣ полуказармы на 30 человѣкъ, 1 конюшня на 30 лошадей, 3 станціон. зданія для служащихъ.		На ст. Цаганъ водокачка съ отличной водой. У развалинъ Огоморъ-Суме 2 колодца съ хорошей водой. Топливо—аргалъ.	Дорога первыя три версты идетъ на западъ, по мокрому лугу, вдоль подошвы песчаныхъ бурхановъ, затѣмъ, свернувъ круто на югъ и прорѣзавъ на протяженіи $3^1/_2$ верстъ гряду песчаныхъ бугровъ, тянется въ южномъ направленіи къ развалинамъ монгольскаго монастыря Огоморъ-Суме, находящимся на 16-й верстѣ отъ станціи Цаганъ. Пройдя песчаные бугры, дорога пролегаетъ по волнистой, открытой мѣстности, вполнѣ удобопроходимой для войскъ; съ незначительными спусками и подъемами. Грунтъ дороги песчаный, твердый.	
Огоморъ-Суме. (Развалины монгольскаго монастыря). Монастырь разрушенъ во время	16	Воды на этомъ участкѣ нѣтъ. Подпочвенная вода, судя по глубинѣ колодцевъ у развa-	На этомъ участкѣ нѣтъ никакихъ слѣдовъ дороги. Направленіе Огоморъ-Суме—гора Тунъ пролегаетъ по низкому лугу съ твердой глинистой пес-	

*) Рекогносцировку производилъ Генеральнаго Штаба полк. Габаевъ въ концѣ іюня мѣсяца 1910 г.

№ 13 *)

чжуръ-Суме. Длиною 104 версты.

менной, открытой, совершенно безлѣсной, доступной для движенія всѣхъ до Обо-Илю, протяженіемъ 46 верстъ, заливается водой, но большихъ не представляется.

6.	7.	8.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста, удобство для расквартированія и прочія свѣдѣнія.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ дороги таковъ: вблизи Цагана—пески, далѣе на югъ открытая волнистая безлѣсная мѣстность, допускающая безпрепятственное движеніе по сторонамъ дороги всѣхъ родовъ войскъ во всякое время года.	Позиціи имѣются: 1) Въ 3 верстахъ къ западу отъ станціи Цаганъ, фронтомъ на сѣверъ, для обстрѣливанія полосы желѣзной дороги. 2) Въ 2-хъ верстахъ къ сѣверу отъ Огоморъ-Суме, фронтомъ на югъ, для обстрѣливанія Огоморъ-Суме и долины, лежащей къ югу отъ него.	Квартиро-бивакъ нѣтъ. Бивачныя мѣста могутъ быть избраны: 1) У станціи Цаганъ. 2) У Огоморъ-Суме.
Мѣстность по сторонамъ дороги совершенно безлѣсна, открыта, представляетъ волнистыя, мягкія покатости, вполнѣ доступныя для движенія всѣхъ родовъ войскъ во всякое время года.	Позицій на этомъ участкѣ пути не встрѣчается.	Въ виду отсутствія воды, бивачныхъ мѣстъ на разсматриваемомъ участкѣ нѣтъ.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты.	Число верстъ между пунктами.	Число дворовъ и колодцевъ въ каждомъ пунктѣ.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Рубежи: рѣки, овраги и др. Переправы: мосты, паромы и пр.
боксерскаго движенія; 2 колодца у развалинъ монастыря; глубина ихъ 3 аршина.		линъ Огоморъ-Суме, находится близко отъ поверхности земли около $3^1/_2$ аршинъ. Топливо—аргалъ.	чаной почвой, доступному вполнѣ для движенія всѣхъ родовъ войскъ во всякое время года.	
Гора Тунъ.	12		Отъ г. Тунъ до Обо-Илю дорога мало замѣтна, мѣстами совершенно теряется, правильнѣе сказать, что дороги вовсе нѣтъ. Направленіе пролегаетъ по низинѣ, затопляемой мѣстами во время дождей, но вслѣдствіе песчанаго грунта доступной для прохода войскъ. Не доходя 8—9 верстъ до Обо-Илю, направленіе подходитъ къ возвышенному плато, вдоль края котораго и проходитъ около 4—$4^1/_2$ верстъ; затѣмъ, пройдя около 4 вер. по низмен. долинѣ, подходитъ къ Обо-Илю, расположенному на песчаномъ бурханѣ съ изрытыми обрывистыми скатами.	
Обо-Илю.	46	Водой можно пользоваться изъ озера Суме-Норъ, въ 3-хъ верстахъ къ сѣверу отъ Ганьчжура. Въ самомъ Ганьчжурѣ имѣется 7 колодцевъ съ отличной водой. Топливо — аргалъ.	Отъ Обо-Илю до Ганьчжура дорога мѣстами ясно обозначена и представляетъ полевую дорогу съ твердымъ песчанымъ грунтомъ; дорога пролегаетъ по всхолмленной мѣстности, вполнѣ удобопроходимой для всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ.	
Ганьчжуръ-Суме. (Монгольскій монастырь).	30			

6.	7.	8.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста, удобство для расквартированія и прочія свѣдѣнія.
По сторонамъ разсматриваемаго направленія мѣстность представляетъ низину, мѣстами покрытую отличной травой и доступную для движенія всѣхъ родовъ войскъ.	Позиція имѣется у Обо-Илю на песчаномъ бурханѣ, обращенномъ фронтомъ на западъ; съ позиціи этой хорошій обстрѣлъ въ западномъ направленіи.	Квартиро-бивакъ нѣтъ. Бивачное мѣсто можетъ быть избрано въ 20 верстахъ къ сѣверу отъ Обо-Илю, близъ колодца. Въ день рекогносцировки колодецъ этотъ оказался засыпаннымъ.
Мѣстность по сторонамъ дороги на разсматриваемомъ участкѣ представляется такой: къ востоку отъ дороги волнистыя, открытыя безлѣсныя горы, къ западу низменная долина, мѣстами залитая водой и покрытая густой травой.	Позиціи могутъ быть избраны на скатахъ возвышенностей къ востоку отъ дороги на всемъ протяженіи разсматриваемаго участка.	Квартиро-бивакъ можетъ быть избранъ въ Ганьчжурѣ, гдѣ можетъ быть расположенъ небольшой отрядъ: 1 баталіонъ пѣхоты, 1/2 батареи и сотня. Бивакъ тутъ же.

МАРШРУТЪ

ст. Абогайтуевская, копи Далай-Норъ, Обо-Кап

Путь на всемъ протяженіи пролегаетъ по мѣстности совершенно безлѣсной, всякое время года. Затрудненія движенію обозовъ могутъ оказать: 1) ни разливовъ р. Аргуни, протяженіемъ 3 — 5 верстъ; 2) низина въ 5 верстахъ разливами оз.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты.	Число верстъ между пунктами.	Число дворовъ и колодцевъ въ каждомъ пунктѣ.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Рубежи: рѣки, овраги и др. Переправы: мосты, паромы и др.
Абогайтуевскій (поселокъ). КопиДалай-Норъ. Населеніе: русскихъ 625, китайцевъ 470, японцевъ 9. Много хорош. построекъ, годныхъ для размѣщенія войскъ и штабовъ; отличный колодецъ. У жителей имѣется достаточный запасъ сѣна (до 30—40 тыс. пуд.).		Вода имѣется на всемъ протяженіи разсматриваемаго участка въ видѣ р. Мутной (Далай-Норъ); кромѣ того, въ 5 верст. отъ Далай - Норскихъ копей, къ югу отъ линіи жел. дороги, имѣется небольшой родникъ. Топливо встрѣчается исключительно въ видѣ аргала. Кромѣ того, каменный уголь.	Первыя $4^1/_2$ версты дорога, имѣя общее направленіе на юго-западъ, пролегаетъ по волнистой открытой мѣстности съ небольшими спусками и подъемами. Дорога грунтовая съ твердо-наѣзженнымъ полотномъ, грунтъ песчаный. Затѣмъ, на протяженіи $4^1/_2$ верстъ, дорога пересѣкаетъ низину, затопляемую разливомъ рѣки Мутной; грунтъ глинисто - песчаный; затѣмъ дорога, поднимаясь около 3 верстъ на небольшой перевалъ, спускается къ Далай - Норскимъ копямъ, по пересѣченіи желѣзно-дорожн. полотна дорога на протяженіи 4 верстъ, пролегая по волнистой мѣстности, идетъ вдоль ж.-д. вѣтки, связывающей нынѣ дѣйствующія копи со старыми (заброшенными); оставивъ полотно ж. д., путь уклоняется къ югу-западу и, пройдя небольшую низину,	

*) Рекогносцировку производилъ Генеральнаго Штаба полк. Габаевъ 14, 15, 16 іюля мѣсяца 1910 г

№ 14 *)

цагай, устье р. Кырылунъ. Длина 102 версты.

открытой; пригоденъ для движенія всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ во
зина въ 5 верстахъ къ юго-зап. отъ ст. Абогайтуй, затопляемая въ періодъ
къ сѣверо-востоку отъ Обо-Капцагай, протяженіемъ 4 версты, затопляемая
Далай-Норъ.

6.	7.	8.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста, удобство для расквартированія и прочія свѣдѣнія.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ дороги на описываемомъ участкѣ одинаковъ: совершенно безлюдная, безлѣсная, открытая мѣстность съ мягкими волнистыми скатами, всюду доступными для движенія всѣхъ родовъ войскъ; на протяженіи 9—10 верстъ дорога идетъ параллельно Мутной. Протоки въ разстояніи $^1/_4$—$1^1/_2$ версты отъ нея.	Позиціи имѣются: 1. Въ $3^1/_2$—4 верстахъ къ юго-западу отъ станицы Абогайтуй, фронтомъ на юго-западъ. 2. Въ 4—5 верст. къ сѣверо-востоку отъ Далай-Норскихъ копей, фронтомъ на сѣверо-востокъ, для обстрѣливанія выходовъ изъ Абогайтуя. 3. Въ $2^1/_2$ верстахъ къ сѣверо-западу отъ Далай-Норскихъ копей, фронтомъ на юго-западъ, для обстрѣливанія копей. 4. Позиціи, кромѣ того, встрѣчаются вдоль пути, фронтомъ на востокъ и юго-востокъ, для обстрѣливанія обширнѣйшей долины рѣкъ Мутной, Аргуни и озера Далай-Норъ.	Бивачныя мѣста вдоль разсматриваемаго участка могутъ быть избраны всюду въ виду наличія воды. Топливомъ можетъ служить только аргалъ. Квартиро-биваки возможны: 1) въ поселкѣ Абогайтуй и 2) въ Далай-Норскихъ копяхъ.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты.	Число верстъ между пунктами.	Число дворовъ и колодцевъ въ каждомъ пунктѣ.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Рубежи: рѣки, овраги и др. Переправы: мосты, паромы и др.
			протяженіемъ около 2 в., небольшимъ подъемомъ взбирается на перевалъ, составляющій край обширнѣйшей долины, прилегающей къ озеру Далай-Норъ.	
Край берега долины озера Далай-Норъ.	30	Источниками воды могутъ служить: 1) рѣка Мутная и озеро Далай-Норъ; въ сухое время года, въ виду усыханія какъ рѣки Мутной, такъ и озера Далай-Норъ, эти источники будутъ находиться довольно далеко отъ дороги, въ разстояніи 6—9 верстъ. Въ разстояніи 18 вер. къ сѣверо-востоку отъ Капцагая имѣется колодецъ съ хорошей водой. Топливо — аргалъ.	Дорога грунтовая, типа полевой на всемъ протяженіи разсматриваемаго участка, имѣетъ общее направленіе на юго-западъ, пролегаетъ вдоль подошвы возвышенностей, представляющихъ общій горный массивъ подъ названіемъ „Ольчинъ", дорога пролегаетъ въ разстояніи $^1/_4$—$^1/_2$ версты отъ края возвышенности, мѣстами представленной въ видѣ обрывистыхъ скалъ. Грунтъ глинисто-песчаный, твердый, удобопроходимый для всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ. Въ 5 верстахъ къ сѣверо-востоку отъ Обо-Капцагая дорога на протяженіи 4 верстъ пересѣкаетъ болотистую низину, въ дождливое время могущую задержать движеніе артиллеріи и обозовъ.	
Край долины озера Далай-Норъ	29			
Обо-Капцагай.		Озеро Далай-Норъ, находящееся въ разстояніи 2—9 в. отъ дороги. Въ періодъ дождей и взбуханія озера разливы его близко подхо-	Дорога, имѣя все то же юго-западное направленіе около 15 верстъ, пролегаетъ непосредственно у подошвы возвышенностей „Ольчинъ", по низинѣ озера Далай-Норъ, въ разстояніи 6—2 верстъ отъ него; на 15 верстѣ дорога	

6.	7.	8.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста, удобство для расквартированія и прочія свѣдѣнія.
Мѣстность по сторонамъ дороги представляется такой: съ западной стороны горы, съ восточной обширнѣйшая долина, по краю которой и пролегаетъ дорога; движеніе по сторонамъ дороги возможно для всѣхъ родовъ войскъ во всякое время года.	Позиціи, какъ уже было упомянуто, встрѣчаются на всемъ пути; высокій край возвышенности, у подошвы которой пролегаетъ дорога, представляетъ какъ бы сплошной брустверъ для обстрѣливанія въ юго-восточномъ направленіи обширнѣйшей долины р. Мутной и озера Далай-Норъ.	Квартиро-биваковъ на означенномъ участкѣ нѣтъ. Бивачныя мѣста встрѣчаются всюду.
Общій характеръ мѣстности тотъ же, что и на предыдущемъ участкѣ.	Позиціи встрѣчаются по краю возвышенности вдоль всего пути, подобно тому, какъ на предыдущемъ участкѣ.	Квартиро-биваковъ нѣтъ. Бивачныя мѣста могутъ быть избраны всюду вдоль пути.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты.	Число верстъ между пунктами.	Число дворовъ и колодцевъ въ каждомъ пунктѣ.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Рубежи: рѣки, овраги и др. Переправы: мосты, паромы и др.
		дятъ къ дорогѣ, 1—2 верс. Топливо—аргалъ.	подходитъ къ озеру на 2 версты, слѣды колей становятся малозамѣтными, мѣстами дорога совершенно теряется среди высокой и густой травы. Далѣе, до самаго устья рѣки Кырылунъ, не существуетъ никакихъ слѣдовъ дороги; движеніе въ томъ же направленіи (юго-зап.) возможно для всѣхъ родовъ войскъ вдоль подошвы возвышенностей Ольчинъ.	
Устье р. Кырылунъ.	43			

6.	7.	8.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста, удобство для расквартированія и прочія свѣдѣнія.

МАРШРУТЪ

Коретуй, станція жел. дор. Хорхонтэ, кол. Шилинъ, кол. Дугры. Дли

Проходимъ войсками и обозами. Около 35 верстъ песковъ. Труднопроходимые по малонаселенной мѣстности. Поднож

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Р. Хайларъ (Аргунь).			Пройдя версту по суглинистому луговому берегу, описываемый путь по крутому, доступному лишь для отдѣльныхъ всадниковъ и легкихъ повозокъ, песчаному подъему восходитъ на возвышенность. Длина подъема 190 с. Полотно—глубокій песокъ. Обходя песчаные бугры и прорѣзая верхній дерновый покровъ почвы, дорога углубляется на $^1/_4$ и мѣстами на $^1/_2$ аршина въ песокъ. Движеніе шагомъ легко. Отъ 8 версты въ грунтѣ замѣчается нѣкоторое количество глины полотно становится твердымъ и лишь изрѣдка покрыто пескомъ (на 16 и 17 верстахъ).	Не имѣется.
Ст. Хорхонтэ.	22	Водопроводъ.	Не доходя 2 верстъ до желѣзной дороги, путь вновь вступаетъ въ песчаную полосу. Миновавъ станцію Хорхонтэ и выйдя близъ нея изъ песковъ, путь пролегаетъ около $2^1/_2$ верстъ по восточному	

*) Рекогносцировку производилъ Генеральнаго Штаба кап. Мочульскій въ концѣ іюня мѣсяца 1910 г.

№ 15 *)

Дугры, Ганьчжуръ-Суме, съ вѣтвью—разъѣздъ Безводный, колею 156 в.

въ дождливую пору вслѣдствіе скользкой грязи солончаки. Пролегаетъ ный кормъ жидокъ и малопитателенъ.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
Характеръ мѣстности по сторонамъ пути выраженъ картою. Въ сѣверной части пути мѣстность пересѣченная, закрытая и къ сѣверу отъ желѣзной дороги покрытая хвойнымъ рѣдколѣсьемъ. Кругозоръ и обстрѣлъ крайне стѣснены. Съ 34 версты обзоръ значительно превышаетъ дальности огневого боя. Съ 62 версты обзоръ къ востоку сильно уменьшается. Мѣстность по сторонамъ, внѣ полосы песковъ, доставляетъ возможность безпрепятственнагодвиженія войскъ и обозовъ во всѣхъ направленіяхъ. Въ песчаныхъ частяхъ пути холмы по сторонамъ препятствуютъ безпрерывному движенію по обочинамъ вдоль пути. По сторонамъ движеніе удобно только по долинамъ между песчаными грядами холмовъ. На указанныхъ пространствахъ облегчаются засады и партизанскія дѣйствія.	Окраины волнистой песчаной полосы могутъ быть заняты, какъ позиціи.	Удобное расположеніе войскъ близъ воды, за исключеніемъ долины р. Хайлара, безпрепятственно. Въ долинѣ рѣки, вслѣдствіе обилія комаровъ, лѣтомъ лучше не располагаться. Топливо у рѣки — наносъ отъ наводненій и кусты. У Хорхонтэ близко растущій рѣдкій лѣсъ и станціонные запасы. Внѣ полосы песковъ исключительно аргалъ.	Всѣ пересѣкающія путь дороги указаны на картѣ. Населеніе сосредоточено въ полосѣ отчужденія желѣзной дороги, у г. Илю-Обо и далѣе подорогѣ къ Ганьчжуру, включая и его. Подножный кормъ недостаточно рослый и питательный за исключеніемъ долины р. Хайлара.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
			краю гуджирнаго пространства. На 26 верстѣ, послѣ незначительнаго подъема, идетъ около 3 верстъ по пескамъ и, достигнувъ сѣверной окраины соленаго озера, обходитъ его съ востока по гуджирному кочковатому лугу. На 29-й верстѣ вновь вступаетъ въ полосу песковъ и пересѣкаетъ четыре параллельныхъ гряды холмовъ отъ 100 до 200 саж. шириною.	
	33	Вправо отъ дороги, въ ямѣ, бываетъ вода въ углубленіи около $^1/_2$ арш.	На 33 верстѣ пески кончаются.	
	36	Колодецъ со срубомъ въ 30 сажен. вправо отъ дороги, въ травѣ, глубина 1 сажень, воды $1^1/_4$ аршина, вода хорошая.	Послѣ пологаго спуска въ суглинистую степь на 36 верстѣ путь подходитъ къ колодцу. Отъ колодца подъемъ 3 версты и далѣе путь по волнистой равнинѣ съ наклономъ къ юго-западу.	
Кол. Шилинъ.	41	Три колодца, до воды $1^1/_2$ ар., глубина отъ 2 до $2^1/_4$ аршинъ, въ двухъ срубы, въ одномъ оплетенн. стѣнки ниже поверхности земли, вода нѣсколько застоявшаяся.	На 41 верстѣ въ котловинѣ колодц. Шилинъ, узелъ путей. Пролегая по юго-западному склону возвышенности, на 56 верстѣ пересѣкаетъ сухую лощину съ пологими берегами (на картѣ болото).	
Кол. Дугры.	62	2 колодца въ 60 саж. отъ дороги среди ямъ гуджирной глины, въ одномъ	На 73 верстѣ пересѣкаетъ лощину съ сухимъ дномъ. Обозначенный на картѣ уступъ на движеніе не вліяетъ.	

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ рѣки: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
Гуджирныя урочища, вслѣдствіе скопленія въ нихъ воды и образованія неглубокой, но скользкой грязи, трудно проходимы артиллеріей и обозами въ періодъ дождей. Колодцы, не имѣя надъ поверхностью земли срубовъ, мало замѣтны и часто вовсе закрыты травою. Въ виду отсутствія оріентировочныхъ пунктовъ по пути, приходится пользоваться отстоящими отъ него на большомъ разстояніи (1/2 перехода и далѣе). Отъ ст. Хорхонтэ до Ганьчжура направленіе можетъ имѣть значеніе вполнѣ пригоднаго для колеснаго движенія и удобнаго по краткости разстоянія между указанными мѣстами пути. Для движенія отрядовъ болѣе 2 ротъ или 1 сотни воды недостаточно. Участокъ пути къ сѣверу отъ желѣзной дороги, вслѣдствіе отсутствія переправы и бродовъ черезъ р. Хайларъ, можетъ имѣть лишь случайное значеніе.			

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Г. Илю-Обо.	83	деревян. срубъ, вода на уровнѣ земли, въ другомъ стѣны оплетены, до воды 1½ аршина, глубина обоихъ 2½ аршина, въ ближнемъ хорошая вода, въ дальнемъ затхлая. Колодецъ въ 100 сажен. отъ Обо-Илю къ юго-западу, глубина 1 сажень, воды 1 аршинъ, срубъ подъ землей.	На 74 верстѣ выходитъ на дорогу изъ урочища Щандо-Бохохъ въ урочище Холы. Отъ начала—общее направленіе съ сѣвера на югъ. Далѣе, повернувъ на юго-западъ и оставивъ къ западу отъ себя песчаную высоту Илю-Обо, вступаетъ въ обширное солончаковое урочище. Пройдя три версты по солончаковой равнинѣ, вступаетъ вновь на увалы возвышенности Холы и далѣе въ южномъ направленіи пролегаетъ у ея подошвы. На 93 верстѣ проходитъ выточину прѣснаго ключа; далѣе, пересѣкая гряду песчаныхъ холмовъ, идетъ вновь у подошвы возвышенности, по глинисто-солончаковой равнинѣ. Ширина полотна въ пескахъ 2½ аршина, въ остальныхъ мѣстахъ около 2 саженъ.	
	93	Прѣсный ключъ, воды на 1 сотню.		
Ганьчжуръ-Сумэ (монастырь).	109	8 колодцевъ, озеро Сумэ-Норъ.		
Разъѣздъ № 6. Безводный и полуказарма № 18: 3 каменныхъ постройки, 2 деревянныхъ и одна землянка, 3 пути. Имущество для оборудованія станціи сложено тутъ же. По сторонамъ полотна сложенъ бутовый		Колодецъ, глубина 20 с., воды 1¼ арш., вода вкусная, ключевая.	Пройдя пять верстъ по едва замѣтному слѣду, на 6-й верстѣ путь встрѣчаетъ полосу песчаныхъ бугровъ, около 5 верстъ шириною. Въ пескахъ невысокіе перегибы мѣстности, но вызываютъ припряжки.	

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
Къ даннымъ карты надлежитъ добавить: путь отъ разъѣзда № 6 до песчаной полосы едва замѣтенъ, а по выходѣ изъ песковъ теряется вовсе. Песчаная полоса удобна для засадъ и партизанскихъ дѣйствій. По выходѣ изъ песковъ, на всемъ протяженіи пути, огромный кругозоръ лишь изрѣдка и ненадолго ограничивается складками мѣст-			

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
камень, 2 куб. сажени.				
	10	Въ 4 верст. къ западу гуджирное озеро и прѣсные ключи.	Пройдя полосу песковъ, путь вступаетъ на открытую волнистую равнину съ небольшимъ наклономъ къ сѣверу. Съ 21-й версты постепенно спускается къ обширнымъ солончакамъ. Обозначенный на картѣ, по краю солончака, уступъ препятствія для движенія артиллеріи и обоза не представляетъ (близъ дороги).	
Колодецъ Харабулунъ.	34	Колодецъ Харабулунъ со срубомъ сильно обвалившимся, закрытый травою, вода сильно затхлая, до воды 2 аршина, воды 1/4 арш.	Повернувъ къ юго-востоку, путь до 39 версты идетъ по солончаку, гдѣ въ періодъ дождей образуется скользкая неглубокая грязь. Долина пролегаетъ по узкой суглинистой возвышенности до колодцевъ Дугры.	
Кол. Дугры.	48	2 колодца (см. выше).		

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
ности. Въ остальномъ путь сходенъ съ главною частью маршрута.	См. выше.	См. выше.	Весь участокъ пути пролегаетъ по совершенно безлюдной, ненаселенной и пустынной мѣстности. Колодецъ Холува мною не найденъ.

МАРШРУТЪ

Устье рѣки Орчунъ — Ганьчжуръ-

Путь пролегаетъ на всемъ протяженіи по открытой безлѣсной мѣстности, года. Никакихъ естественныхъ препятствій, могущихъ затруднить или заме-

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты.	Число верстъ между пунктами.	Число дворовъ и колодцевъ въ каждомъ пунктѣ.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Рубежи: рѣки, овраги и др. Переправы: мосты, паромы и др.
Устье р. Орчунъ.		Рѣка Орчунъ. Топливо — аргалъ.	Полевая грунтовая дорога пролегаетъ вдоль праваго берега р. Орчунъ въ разстояніи $^1/_4$—$^1/_2$ вер. отъ него по лугу, мѣстами мокрому; грунтъ глинисто-песчаный, твердый, близъ самаго устья рѣки встрѣчаются песчаные бугры —бурханы; дорога мѣстами слабо обозначена и теряется среди луговъ.	
Ганьчжуръ-Хуа-Або.	12		Дорога отъ Ганьчжуръ-Хуа-Або имѣетъ тотъ же характеръ, лишь мѣстность становится нѣсколько волнистой.	
Перевозъ на р. Орчунъ.	4			
Гора Тунъ.	21	Колодецъ у горы оказался засыпаннымъ. На этомъ участкѣ воды не было. Топливо — аргалъ.	Дорога пролегаетъ въ С.-В. направленіи по открытой мѣстности, совершенно безлѣсной, слегка всхолмленной. Дорога полевая, но съ хорошо наѣзженнымъ твердымъ полотномъ, съ песчано-глинистымъ грунтомъ. Въ числѣ дорогъ, обрекогносцированныхъ полевой поѣздкой въ Монголіи, эта — лучшая дорога; дальнѣйшее продолженіе ея выводитъ къ г. Хайлару.	

*) Рекогносцировку производилъ Генеральнаго Штаба полк. Габаевъ въ началѣ іюля мѣсяца 1910 г.

№ 16 *)

Хуа-Або — г. Тунъ. Длиною 37 в.

вполнѣ доступной для движенія всѣхъ родовъ войскъ во всякое время длить движеніе войскъ, нѣтъ. Вода имѣется лишь на первыхъ 16 верстахъ.

6.	7.	8.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста, удобство для расквартированія и прочія свѣдѣнія.
Мѣстность по сторонамъ дороги безлѣсная, слегка всхолмленная, вполнѣ доступная для движенія всѣхъ родовъ войскъ.	Высота у Ганьчжура-Хуа-Або представляетъ въ смыслѣ обзора и обстрѣла отличную позицію, фронтомъ на Ю. и З.	Вдоль рѣки Орчунъ бивваки могутъ быть выбраны всюду; квартиро-бивваковъ нѣтъ.
Тотъ же характеръ, что и на предыдущемъ участкѣ.		Перевозъ состоитъ изъ двухъ ботовъ, связанныхъ между собою, поднимаютъ до 150 пудовъ.
По сторонамъ дороги мѣстность открытая, волнистая, безлѣсная.	Гора Тунъ представляетъ удобную позицію въ отношеніи обстрѣла и обзора окружающей мѣстности.	Въ виду отсутствія воды, бивваковъ на этомъ участкѣ нѣтъ.
Движеніе по сторонамъ дороги возможно для всѣхъ родовъ войскъ во всякое время года.		Изъ всѣхъ обрекогносцированныхъ дорогъ Монголіи описываемая дорога отличалась наибольшимъ движеніемъ: встрѣчались въ довольно значительномъ количествѣ китайскія арбы съ разными товарами, направляемыя къ Орчуну, а также арбы, нагруженныя рыбой съ Орчуна, направляемыя въ Маньчжурію.

МАРШРУТЪ

Часть дороги отъ устья р. Орчунъ, а именно г. Тунъ, ур. Ганьчжуръ до Хайлара).

Вполнѣ пригоденъ для движенія войскъ и обозовъ; песчаные бугры огра маршу по дефиле. На песчаныхъ мѣстахъ для колеснаго движенія иногда кормъ въ ограниченномъ количествѣ, кромѣ г. Хайлара; населенныхъ мѣстъ Сообщеніе съ полосою отчужденія безпрепятственно лишь на одной пя

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Г. Тунъ.		Колодецъ, до воды 2 аршина, воды 1 1/2 арш., срубъ подъ землей.	Направляясь къ востоку по мало замѣтному подъему, восходитъ на глинистое плато. Параллельно пути отъ южной подошвы г. Тунъ тянется другая дорога, въ разстояніи не болѣе 2 1/2 верстъ отъ первой.	
Колодецъ Шилинъ, около 2 вер. южнѣе описываемаго пути.	19	3 колодца. До воды 1 1/2 арш., глубина воды отъ 1/2 до 3/4 арш. Въ 2-хъ — срубъ; въ одномъ стѣнки оплетены, вода немного застоялась.	Пройдя по волнистой и открытой мѣстности на 19 верстъ, у сѣвернаго колодца Шилинъ, оба пути сходятся. Переваливъ на 25 вер. по отлогимъ скатамъ глинистый массивъ, вступаетъ въ размытую дождевыми вешними водами лощину (балку).	
Почтов. станція Шилинъ-Бурдэ. 6 юртъ, 20 арбъ съ уложенными юртами и 27 ненагруженныхъ арбъ, лошадей 10, рог. скота 5 го-	31	Колодецъ, 2 1/2 арш. до воды, 1/2 арш. воды.	По сухому солонцеватому урочищу обходитъ съ юга озеро Шилинъ-Бурдэ и на 31 вер. подходитъ къ монгольскому почтовому посту того же названія. Миновавъ зимовье и колодецъ съ юга,	

*) Рекогносцировку производилъ Генеральнаго Штаба кап. Мочульскій, въ іюнѣ мѣсяцѣ 1910 г.

№ 17 *).

Хорхольджи—г. Хайларъ (отъ пересѣченія ея дорогою Цаганъ-Длиною 115 верстъ.

ничиваютъ обзоръ сперва съ сѣвера, а далѣе и съ юга и приводятъ къ необходима припряжка. Воды достаточно; топливо и хорошій подножный нѣтъ. У Шилинъ-Бурдэ и Хорхольджи сложены въ большомъ числѣ юрты. той пути, на востокѣ. Трактъ совпадаетъ съ направленіемъ Урга—Хайларъ.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
До урочища Хорхольджи прилегающая мѣстность — волнистая равнина, съ большимъ кругозоромъ, сужающимся на сѣверѣ. На югъ мѣстность открыта на артиллерійскій выстрѣлъ. Въ началѣ пути мѣстность открыта и къ сѣверу, отъ горы Тунъ, отчетливо видны развалины Огомиръ-Суме, разрушеннаго въ 1900 г. Самая гора издали имѣетъ характерныя очертанія вала—бруствера правильной формы и оріентируетъ наблюдателя съ далекихъ разстояній. Отъ Хорхольджи песчаные бугры тянутся почти у дороги, на ружейный выстрѣлъ, вслѣдствіе этого на протяженіи 20 вер. обзоръ и обстрѣлъ на сѣверъ крайне ограниченъ. Слѣдующія 10 верстъ путь приводитъ къ маршруту по обставлен-	Полосы песчаныхъ бугровъ, пересѣкая путь, могутъ имѣть значеніе аріергардной позиціи.	Мѣстныя условія допускаютъ расположеніе по сторонамъ всего пути. Кромѣ кустарника въ песчаныхъ пространствахъ и аргала на остальномъ протяженіи—топлива не имѣется. Необходимо его имѣть съ собою. Кромѣ колодцевъ, водою для питья и пищи можно пользоваться изъ озеръ Шилинъ-Бурдэ и Удзиръ-Бурсъ. Въ первомъ изъ нихъ, примѣсь соды сильно чувствуется.	Подножный кормъ къ западу отъ озера Шилинъ-Бурдэ плохого качества. Вслѣдствіе этого наблюдалось полное отсутствіе здѣсь кочевниковъ.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
ловъ, барановъ 15 головъ.			путь вступаетъ на отлогій подъемъ.	
	35	Колодецъ, до воды 1 1/4 арш., глубина воды 1 сажень.	На 35 верстѣ въ трехъ четвертяхъ версты къ югу—большой колодецъ. На 39 верстѣ съ сѣвера подходятъ бугры наноснаго песку, покрывающаго тонкимъ, не затрудняющимъ колеснаго движенія, слоемъ полотно.	
	55	Влѣво отъ дороги, при углубленіи бывшей тамъ ямки на 2-аршинной глубинѣ—вода. Грунтъ—песчано-глинистый.	На 42 верстѣ, уклонившись нѣсколько къ сѣверо-востоку, пролегаетъ по длинной отлогости и переваливъ на 52 верстѣ невысокій съ пологими скатами увалъ, на 56 вер., по гуджирному грунту, минуетъ съ юга соленое озеро Хара-Норъ. Пройдя еще 2 версты, полотно становится песчанымъ, вслѣдствіе наноса съ гряды бугровъ сѣвернѣе пути.	
Монгольская почт. станція Хорхольджи. 4 юрты, 60 арбъ, нагруженныхъ юртами (складъ).	63	Колодецъ, до воды 3/4 арш., воды 1/2 арш.	Протянувшись между почтовымъ постомъ и озеромъ Холуба-Норъ, путь, не мѣняя свойствъ, по равнинѣ съ налетомъ наноснаго песку, подходитъ къ озеру Хара-Норъ, обходя его съ сѣвера.	
	73	Въ песчаной ямѣ колодецъ со срубомъ 1/2 арш. до воды, воды 3/4 арш.	На 77 верстѣ дорога раздваивается; сѣверная ея вѣтвь до 86 версты пролегаетъ по долинѣ, шириною въ 100 саж., обставленной песчаными буграми. Полотно мѣстами сыпучій песокъ.	

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
ной буграми, закрытой тѣснинѣ, выйдя изъ которой дорога до самаго Хайлара идетъ по открытой, съ мягкими очертаніями рельефа, мѣстности. Въ песчаной полосѣ ямы и небольшіе овраги по сторонамъ пути крайне ограничиваютъ движеніе по бокамъ пути, несмотря на полную возможность къ тому по условіямъ грунта, вездѣ покрытаго болѣе или менѣе крѣпкимъ растительнымъ слоемъ. Тѣ же пески, почти на $^4/_5$ протяженія пути, изолируютъ его отъ полосы отчужденія желѣзной дороги и затрудняютъ между нимъ и полосою отчужденія связь безъ дорогъ. Направленіе пути на Орчунъ, Керуленъ, Ургу, въ связи съ предыдущими данными, обусловливаетъ его самостоятельное значеніе какъ большого торговаго тракта. Проведеніе рельсоваго пути въ близкомъ разстояніи и сходственномъ направленіи не уменьшило значенія описаннаго стариннаго тракта. Ширина пути 15 саженъ, суживается въ песчаныхъ мѣстахъ до 1 саж. Колеи глубоко врѣзаны въ твердомъ грунтѣ. Колодцы оборудованы водопоями и содержатся въ исправности; отсутствіе срубовъ надъ поверхностью земли мало гарантируетъ отъ засоренія и засыпанія этихъ единствен-			

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
	77	Два колодца къ сѣверу отъ дороги. Глубина $1^3/_4$ аршина, воды 1 арш., до воды $^3/_4$ арш. Срубы ниже поверхности земли.	Песчаные перевалы черезъ гряды холмовъ не высоки, но затрудняютъ колесное движеніе и требуютъ припряжки для усиленія тяги. Общее направленіе на востокъ. Пройдя около 10 вер. по дефиле и отдѣливъ дорогу къ озеру Удзюръ-Бурсъ, путь поворачиваетъ къ сѣверо-востоку и пролегаетъ по отлогому суглинисто-песчаному подъему. На 94 верстѣ, въ котловинѣ, памятникъ. На 98 верстѣ монголы-кочевники, къ югу отъ дороги. На 100 верстѣ, невысокіе песчаные бугры и на полотнѣ, на протяженіи трехъ верстъ, легкій песчаный наносъ. Спустившись по песчаному пологому скату на 108 вер. съ возвышенности и вступивъ на лугъ долины р. Эмингола, пересѣкаетъ проходимое болото, повернувъ къ юго-западу и подойдя къ большому тракту изъ Ганджура (Ганьчжура); у пригорода Шитунъ слѣдуетъ восточнѣе Обона, въ направленіи на сѣверо-востокъ.	

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
ныхъ источниковъ воды на большей части пути. Описываемый путь пересѣкаетъ всѣ дороги съ юга раіона и служитъ для мѣстнаго почтоваго сообщенія. Крайне пересѣченныя песчаныя пространства способствуютъ развитію партизанскихъ дѣйствій.			

МАРШРУТЪ

Гора Илю-Обо, ур. Щандо-Бохохъ,

Проходимъ во всѣ времена года войсками и обозами; черезъ овраги—только

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Г. Илю-Обо.		Въ 100 саж. къ юго-западу колодецъ. Глубина 1 сажень, столбъ воды 1 арш., срубъ подъ землею.	9 верстъ по супесчаной открытой равнинѣ. На 10 верстѣ вступаетъ въ сухую и мелкую балку, со слѣдами русла ручья, въ 1 саж. шириною. Русло не доходитъ до дороги саженъ на 60. Глубина русла до 1 аршина.	
	11	Колодецъ. 1 арш. до воды и 1/2 арш. воды, вмѣсто сруба 2 колеса и цыновка. Въ 2 верст. къ востоку отъ дороги, въ руслѣ ручья, много сухой травы, имѣется аргалъ.	Далѣе 2 вер. по солончаку, по выходѣ изъ котораго поднимается по суглинистому и некрутому скату въ гору. На полотнѣ на 19 вер. замѣчается тонкій слой наноснаго песку.	
	28	Въ южномъ отрогѣ оврага ямы съ водой (обозначены на картѣ). Топливо—остатки зимовья и аргалъ.	На 28 верстѣ обходитъ южный отрогъ оврага Щандо-Бохохъ; пройдя находящійся здѣсь узелъ путей и повернувъ съ сѣв.-вост. на сѣверъ, спускается въ главный оврагъ Щандо-Бохохъ. По выхо-	

*) Рекогносцировку производилъ Генеральнаго Штаба капит. Мочульскій въ іюнѣ мѣсяцѣ 1910 г.

№ 18 *)

ур. Хорхольджи. Длиною 79 верстъ.

по дорогамъ. Пролегаетъ по малонаселенной открытой мѣстности.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути выраженъ картою и не измѣняется отъ начала до конца маршрута. Открытая, волнистая возвышенная степь. Кругозоръ обширенъ и ограничивается ненадолго, при прохожденіи овраговъ на 31 и 33 верстѣ и въ полосѣ песковъ на 58 верстѣ. Удобопроходимъ войсками и обозами, послѣдними по дорогамъ. Подъемы и спуски не задерживаютъ движенія, которое на всемъ протяженіи маршрута возможно и по сторонамъ пути; нѣкоторое препятствіе составляютъ крутые глинистые берега овраговъ, доступные для колеснаго движенія лишь по дорогамъ. На днѣ овраговъ въ періодъ дождей глинистая грязь неглубокая, но очень скользкая. Путь торный и удобный для автомобильной ѣзды.		На отдыхъ можно расположиться близъ мѣстъ съ источниками воды. Топливо у Илю-Обо и на 28 верстѣ въ очень ограниченномъ количествѣ.	У Илю-Обо 10 чел. китайцевъ занимаются приготовленіемъ войлока. Живутъ въ палаткахъ. У солончака на 11 вер., въ 4 верст. къ востоку зимовье. У Молцыкъ-Хега и Хорхольджи признаки большихъ зимовій.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
			дѣ изъ оврага на 31 в. вступаетъ на песчаное, покрытое растительнымъ слоемъ плато и на 33 вер. вновь пересѣкаетъ отрогъ оврага, идущій въ сѣверо-восточномъ направленіи, и пролегаетъ волнистою степью до ур. Молцыкъ-Хега.	
Уроч. Молцыкъ-Хега.	57	Колодцы: южный—глубина $4^1/_2$ арш., до воды 2 арш.; западный $2^1/_2$ арш., до воды $4^1/_2$ арш.; восточный $1^1/_2$ аршина до воды, $2^1/_4$ арш. глубины. Топливо 15 саж. аргала и 4 саж. хворосту.	Уклонившись нѣсколько къ востоку, на 58 верстѣ пролегаетъ между песчаными буграми и, выйдя вновь на суглинистую равнину съ мягкими перегибами, на 77 вер. минуетъ находящіяся отъ него къ юго-востоку соленыя озера Халуба-Норъ; послѣ чего, въ томъ же направленіи (на сѣв.-востокъ), вступаетъ въ уроч. Хорхольджи.	
Ур. Хорхольджи.	79	Колодецъ, до воды $^3/_4$ арш., воды $^1/_2$ арш., срубъ подъ землею; 10 саженъ аргала.		

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ рѣки: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.

МАРШРУТЪ

Ганьчжуръ-Сумэ, Хелгесъ-Обо, кол. Нон

Удобопроходимъ всегда войсками и обозами. Песчаные участки коротки. Необходимы запасы

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы· мосты, паромы и проч.
Ганьчжуръ-Сумэ. Буддійскій монастырь, 12 каменныхъ храмовъ, 40 фанзъ, 42 юрты (10 китайскихъ).		8 колодцевъ: глубина 2 саж., до воды 1 саж. Оз. Сумэ-Норъ. Около 40 саж. аргала, сложенныхъ въ Туры-Мантельсты.	Пролегая по глинисто-гуджирному лугу къ сѣверо-востоку, на 3 верстѣ пересѣкаетъ въ бродъ (для пѣшихъ) притокъ между озерами Сумэ-Норъ. Постепенно протягиваясь, на 5 верстѣ подходитъ къ песчаному подъему, сильно затрудняющему движеніе на колесахъ. Припряжка, въ виду продолжительности подъема, желательна.	Долина брода 15[х], глубина 3/4 аршина. Дно твердое, песчано-глинистое.
	17	Песчаная яма влѣво отъ дороги, въ ней 15 небольшихъ ямокъ съ установившеюся водою, годною для питья и пищи.	На 8 верстѣ укатанная съ твердымъ полотномъ суглинистая дорога, съ мягкими подъемами и спусками, по которой, на 17 верстѣ, путь восходитъ на вершину возвышенности Архасятъ. Пролегая по волнистой открытой мѣстности, на 34 верстѣ путь подходитъ къ песчанымъ буграмъ урочища Ингунь.	
Озеро Ингунь (соленое).	37	Вправо отъ полотна дороги ямки съ питьевою водой.	На 39 верстѣ песчаная полоса кончается. Путь черезъ нее при движеніи на колесахъ припряжки не требуетъ. Далѣе по-	

*) Рекогносцировку производилъ Генеральнаго Штаба капит. Мочульскій въ іюнѣ мѣсяцѣ 1910 г.

№ 19 *)

жинъ-Булакъ-Хайларъ. Длиною 141 в.

Оживленный торговый трактъ, годится для движенія на автомобиляхъ. воды и топлива.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути выраженъ на картѣ. Отлогіе подъемы и спуски на холмы волнистой равнины; хорошія качества полотна, твердаго суглинистаго; наличіе, по сравненію съ другими направленіями, воды въ большомъ количествѣ и краткость разстоянія между Хайларомъ и Ганьчжуромъ — достоинства пути. Небольшіе песчаные участки, за исключеніемъ подъема отъ Ганьчжура на 5 в., не требуютъ при колесномъ движеніи усиленія тяги. Песчаные бугры, пересѣкая путь своими грядами у Ганьчжура, Ингуня и Удзюръ-Бурса, могутъ быть арріергардными позиціями. Нахожденіе при нихъ воды и возможность укрытаго расположенія дополняютъ ихъ положительныя свойства. Остальныя данныя видны изъ карты. Путь удобопроходимъ всѣми родами войскъ и обозами. Весьма благопріятенъ для автомобильнаго движенія.	Песчаныя урочища, какъ арріергардныя позиціи, разсмотрѣны въ графѣ 6.	Всюду годна; есть вода, мѣстность благопріятствуетъ расположенію на отдыхъ, но только въ отношеніи почвенныхъ условій. Топлива и подстилки не имѣется. Продовольствіе—хлѣбъ и мука въ Хайларѣ; небольшое количество муки въ Ганьчжурѣ, мясо и молоко преимущественно по долинѣ р. Хуэгола. Подножный кормъ, кромѣ песчаныхъ урочищъ, вездѣ очень хорошъ.	На 6 верстѣ на западъ отходятъ дороги въ уроч. Хасятъ.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
			лотно—суглинокъ. Пролегая по открытой, съ мягкими перегибами, волнистой мѣстности, на 53 вер. восходитъ на вершину съ Обономъ-Хелгесъ.	
Хухсугуръ-Обо.	63	Р. Хуэголъ къ востоку отъ дороги въ 1/2 верстѣ.	Пологимъ спускомъ дорога достигаетъ подошвы горы Хухсугуръ-Обо и, уклонившись нѣсколько къ сѣверу, тянется по долинѣ р. Хуэгола у подошвы лѣваго берега его долины, пересѣкая невысокіе увалы. Миновавъ Таретъ-Обо, путь вступаетъ на равнину съ легкимъ наклономъ къ сѣверо-востоку и постепенно отходитъ отъ р. Хуэгола. Небольшая грязь даже въ періодъ продолжительныхъ дождей сама по себѣ движенія не затрудняетъ. Образованіе выбоинъ и промоинъ возможно въ этотъ періодъ, чѣмъ портится всюду твердое полотно. Объѣзды такихъ мѣстъ коротки и всегда возможны. На 86 верстѣ, по отлогому подъему, путь восходитъ на высоты.	
	91	Въ лощинѣ ямки съ водою. Подъ конецъ лѣта и въ періодъ засухъ воды не бываетъ.	Въ лощинѣ на 91 вер. въ ямкахъ собирается дождевая вода, годная для питья и пищи; на 112 и 114 верстахъ болѣе крупныя вмѣстилища воды въ котловинахъ къ западу отъ дороги. Въ жаркое время въ указанныхъ мѣс-	

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
Вслѣдствіе недостатка воды въ потребномъ для большихъ войсковыхъ соединеній количествѣ, отрядъ необходимо эшелонировать частями не болѣе 2 ротъ или 1 сотни, имѣя при нихъ хотя бы небольшое количество топлива и воды.			На 42 верстѣ на дорогу выходитъ тропа изъ уроч. Щандо-Бохохъ, а на 63 верстѣ отъ уроч. Молцыкъ-Хега. На 83 верстѣ съ дорогою сходится тропа, идущая по берегу рѣки Хуэгола.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
			тахъ воды не бываетъ. По мѣрѣ движенія впередъ въ грунтѣ полотна увеличивается количество песку. За двѣ версты до озера Удзюръ-Бурсъ къ дорогѣ по обѣ стороны подходятъ песчаныя гряды бугровъ.	
Озеро Удзюръ-Бурсъ въ 1/2 вер. къ западу отъ дороги; съ описываемаго пути не видно.	119	Вода ключевая. Озеро къ концу поѣздки сильно уменьшилось въ объемѣ.	На 120 вер. путь уклоняется нѣсколько къ востоку; пески кончаются.	
Обильный водою ключъ Нонжинъ-Булакъ.	131	Вода стекаетъ въ яму около квадр. саж. площадью и глубиною 3/4 арш.	На 131 верстѣ, пройдя короткіе песчаные участки и въ общемъ не измѣняя своего характера, путь подходитъ къ ключу Нонжинъ-Булакъ, у котораго вновь замѣтенъ песчаный наносъ.	
Сел. Шитунъ-Хонхоръ-Айла. 15 фанзъ.	139		Уклонившись отъ большого тракта на сѣверо-западъ, въ обходъ деревни Шитунъ, на 139 верстѣ путь обходитъ въ томъ же направленіи большой обонъ и, пересѣкши гряду песчаныхъ бугровъ, по рыхлому песку на 141 вер. вступаетъ въ Хайларъ.	
Г. Хайларъ. См. предыдущіе маршруты.	141	Р. Эминголъ. Близъ растущія рощи.		

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
			На 120 верстѣ подходитъ путь изъ уроч. Хорхольджи, обходящій озеро съ сѣвера. На 134 верстѣ влѣво проходимое болото.

МАРШРУТЪ

Ганьчжуръ-Сумэ, озеро Байнцаганъ-Норъ, Цаганъ-Толгой-Обо,

Проходимъ войсками и обозами, преимущественно конницей. Четверть пу
по малонаселен

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Ганьчжуръ-Сумэ—монастырь: 12 каменн. храмовъ, 40 фанзъ, 42 юрты (10 китайскихъ).		8 колодцевъ, глубина до 2 с., до воды 1 саж. Озеро Сумэ-Норъ; около 40 саж. аргалу, сложеннаго въ Туры-Мантельсты.	Послѣ 2 верстъ по суглинисто-гуджирной равнинѣ, пологимъ подъемомъ, на 3-й верстѣ, вступаетъ въ холмистое пространство обнаженныхъ песковъ. Колесное движеніе съ полною укладкою безъ припряжки тяжело. Длина труднаго для движенія участка 1 верста. До 10-й версты пески покрыты растительнымъ слоемъ, далѣе песчаные бугры чередуются съ покрытыми рѣдкимъ дерновымъ слоемъ равнинами. Грунтъ на нихъ крѣпкій. На пескахъ слѣдовъ дороги не замѣтно. На 11, частью 12, 14 и 15 верстахъ полотно—песокъ. На 24-й верстѣ суглинокъ, путь идетъ по степи нѣсколько наклоненной къ югу. До 36-й версты, направленіе къ востоку, далѣе отъ узла дорогъ путь поворачиваетъ на сѣверо-востокъ. Въ верстѣ съ четвертью къ юго-западу ориентировочный пунктъ—памятникъ.	

*) Рекогносцировку производилъ Генеральнаго Штаба капит. Мочульскій въ маѣ мѣсяцѣ 1910 г.

№ 20 *)

кол. Нонжинъ-Булакъ, гор. Хайларъ. Длиною 145 верстъ.

ти пески. Въ сырую погоду на солончакахъ скользкая грязь. Пролегаетъ ной мѣстности.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ рѣки: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
Характеръ мѣстности вполнѣ выраженъ картою. Песчаные холмы, протягиваясь по обѣстороны пути, въ 1-й его четверти, могутъ быть использованы какъ арріергардныя позиціи. Отъ 16 до 23 версты бугры, окружая путь, образуютъ замкнутое урочище съ кругозоромъ не далѣе ружейнаго выстрѣла. Залегающіе между озерами Байнцаганъ-Норъ и Хара-Норъ пески распространились уже до дороги, въ сѣверо-западномъ направленіи. На пескахъ путь теряется. Путь проходитъ долиною р. Хуэгола (отъ 48 версты) и (на 54 верстѣ) переходитъ на правый его берегъ; здѣсь рѣка обильна водою. На 93 верстѣ путь подходитъ къ пересохшему руслу той же рѣки, сохранившему стоячую воду лишь въ немногихъ ямахъ. Представляя собою второстепенное направленіе отъ ХайларакъГаньчжуръ-Сумэ, описанный путь удобенъ лишь для движенія неболь-	Пересѣченныя песчаныя урочища могутъ быть использованы какъ арріергардныя позиціи.	Близъ воды всюду возможно удобное расположеніе войскъ. Топливо—ограниченное количество аргала и рѣдкій кустарникъ въ песчаныхъ урочищахъ, на первомъ переходѣ отъГаньчжуръ-Сумэ. Пользованіе крышею ограничено Хайларомъ и Ганьчжуромъ.	Населеніе группируется въ Ганьчжурѣ и его окрестностяхъ по рѣкѣ Хуэголу и въ Хайларѣ. На 5 верстѣ путь пересѣкаетъ тропу, идущую съ юго-запада на сѣверо-востокъ. На 23 верстѣ отходитъ къ сѣверо-западу, къ озерамъ и прѣсному ключу, дорога. На 77 верстѣ путь раздваивается: лѣвая его вѣтвь переходитъ на главный трактъ Ганьчжуръ—Хайларъ. На 95 верстѣ отходитъ дорога на востокъ. На 96 верстѣ дорога съ юго-запада на сѣверо-востокъ пе-

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Въ 2-хъ верстахъ къ югу оз. Хара-Норъ (соленое).	39	На восточной окраинѣ озера прѣсный ключъ съ легкою примѣсью гуджира.	Переваливъ небольшую высоту на 48-й верстѣ, путь вступаетъ на равнину лѣваго берега р. Хуэгола и, пройдя волнистую глинистую возвышенность, на 54 верстѣ спускается къ р. Хуэголу. Рѣка разбивается на 5 рукавовъ, отъ 8 до 10 саженъ шириною каждый; всѣ проходимы въ бродъ для конныхъ, 1 1/2 аршина глубиной. Дно илистое, твердое, берега поросли высокою осокой. На 55 верс.—узелъ путей. Долина на 57 верс. постепенно повышается, путь по открытой пологой покатости обходитъ вершину Цаганъ-Толгой съ юга. Не измѣняя свойствъ и пройдя восточнѣе Обо и обширныхъ солончаковъ съ озеромъ Инноръ, путь уклоняется нѣсколько къ сѣверу.	Броды черезъ рѣку Хуэголъ.
	84	Колодецъ.		
Фанза (монгольская), зимовье.	93	Колодецъ; въ ямахъ сухого русла Хуэгола стоячая вода, годная для варки пищи.	На 93 верстѣ переходитъ черезъ пересохшее русло р. Хуэгола и вступаетъ (послѣ 1-й версты), по суглинистому грунту, (съ наносомъ отъ разлива) въ сухое солончаковое урочище. Пролегая въ направленіяхъ къ сѣверо-востоку, путь на 106 верстѣ вступаетъ на суглинистую отлогость. Миновавъ на 116 верстѣ лощину, выходящую на трактъ Ганьчжуръ—Хайларъ и пролегая далѣе	

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ рѣки: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
шихъ конныхъ частей и представляетъ возможность обхода главнаго тракта въ названномъ направленіи, а также и съ цѣлью параллельнаго преслѣдованія идущаго по главному тракту отряда. Въ отношеніи качествъ полотна проходимъ всѣми родами войскъ и обозами. Вслѣдствіе малаго количества воды по пути — предпочтительно движеніе съ собственными ея запасами или на автомобиляхъ. Встрѣчающіяся по пути соленыя и грязныя озера на операціи вліянія не окажутъ. На 40-й верстѣ путь подходитъ къ озеру Байнцаганъ-Норъ (соленому); обозначенный на картѣ ключъ, послѣ тщательныхъ розысковъ, не найденъ.			ресѣкаетъ описываемый путь. На 135 верстѣ отходитъ дорога въ сел. Найтунъ и на 138 верстѣ — путь къ Хайлару.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Нонжинъ-Булакъ.	134	Ключъ.	по волнистымъ перегибамъ степи, на 134 верстѣ близъ ключа Нонжинъ-Булакъ, выходитъ на описанный выше большой трактъ къ Хайлару.	
Сел. Шитунъ-Хонхоръ-Айла, 15 фанзъ.	143	Рѣка Эмингол; близъ растущія рощи.		
Гор. Хайларъ, (предыдущ. маршруты).	145			

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.

МАРШРУТЪ

Разъѣздъ восточнѣе Хорхонтэ на 20 верстъ —

Проходимъ войсками и обозами всегда. Кратчайшій путь въ долину рѣки мѣстности, 14

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Застава „Равнина“. Разъѣздъ №8 на 106 верстѣ и полуказарма № 24: каменныхъ здан. 2, деревянныхъ 4.		Колодецъ до воды 20 саженъ, воды 2 1/2 арш., кусты и деревья.	Отъ рельсоваго пути, черезъ полосу песчаныхъ бугровъ, три версты—къ югу, послѣ чего поворачиваетъ къ юго-западу. На 13 верстѣ подходитъ къ озеру Тыхты-Норъ, съ обильнымъ прѣснымъ ключомъ у западнаго берега.	Не имѣетъ.
	14	Ключъ съ тремя источниками. Кусты.	На 14 верстѣ пески кончаются. До дороги Молцыкъ-Хега—Хорхонтэ цѣлиною, по едва замѣтному подъему. Грунтъ твердый, глинистый, песчаный. Направленіе на югъ.	
Ур. Молцыкъ-Хега.	22	Колодцы, южный и западный, глубина 4 1/2 аршина, до воды 2 аршина; восточный — глубина 2 1/4 арш., до воды 1 1/2 аршина; запасы: аргала 15 саж.	На 22 верстѣ вышеназванную дорогу пересѣкаютъ пески урочища Молцыкъ-Хега. Переваливъ песчаную гряду, путь уклоняется нѣсколько къ востоку и обращается въ тропу, пролегающую по высокому волнистому плато. Грунтъ всюду твердый. Направленіе на юго-востокъ. Ширина полотна отъ 2 1/2 ар-	

*) Рекогносцировку производилъ Генеральнаго Штаба капит. Мочульскій въ іюлѣ мѣсяцѣ 1910 г.

№ 21 *)

ур. Молцыкъ-Хега, Хусхугуръ-Обо. Длин. 50 в.

Хуэгола и на трактъ Хайларъ-Ганьчжуръ. Пролегаетъ по пустынной верстъ песковъ.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
14 верстъ пути отъ линіи желѣзной дороги, между песчаныхъ бугровъ, по мѣстности пересѣченной и закрытой, благопріятной для партизанскихъ дѣйствій. Песчаное полотно долины — преимущественно скрѣплено растительнымъ покровомъ. По пескамъ движеніе только шагомъ. Двигаться можно только по дорогамъ. Въ полосѣ песковъ много тропъ и поперечныхъ путей, параллельныхъ линіи желѣзной дороги. Обзоръ и обстрѣлъ крайне стѣснены. Съ 15 версты (исключаю короткій участокъ у Молцыкъ-Хега) общій характеръ мѣстности открытый, съ обширнымъ кругозоромъ, волнистый. Перегибы рельефа мягки. Грунтъ суглинистый; отъ Молцыкъ-Хега полотно дороги заросло травою, и только днемъ можетъ быть найдено по особому оттѣнку его растительнаго покрова. Постоянные источники воды только: 1) у же-		Близъ мѣстъ съ водою расположеніе на отдыхъ неудобствъ не встрѣтитъ. Топливомъ биваки болѣе или менѣе обезпечены. Пользованіе крышею какъ исключеніе, только у желѣзной дороги.	Пролегаетъ по пустынной мѣстности; населеніе по краямъ. Въ Молцыкъ-Хега признаки большого зимняго кочевья.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
		и хвороста 4 сажени.	шина до 3 саж.; всюду въ уровень съ поверхностью земли. Грязи не бываетъ, несмотря на скопленіе во впадинахъ дождевой воды.	
Хухсугуръ-Обо.	50	Р. Хуэголъ; аргалъ, много кочевій.		

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ рѣки: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
лѣзной дороги, 2) озеро 3) Тахты-Норъ, 4) урочище Молцыкъ и 5) у Хусхугуръ-Обо (р. Хуэголъ). Въ концѣ пути у Хусхугуръ-Обо полотно пропадаетъ въ горной степи, съ выбитой до корня травой скотомъ. Мѣстное значеніе пути случайное. Проходимъ войсками и колеснымъ обозомъ безъ припряжки и тормозовъ. Движеніе послѣ уроч. Молцыкъ-Хега происходитъ въ условіяхъ марша колоннымъ путемъ цѣлиною. Внѣ песковъ движеніе по сторонамъ пути безпрепятственно.			

МАРШРУТЪ

Отъ колодца Шилинъ до урочи

Проходимъ во всѣ времена года войсками и обозами, черезъ овраги только
Хайларъ. Пролегаетъ по малонаселенной мѣстности.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
		Три колодца Шилинъ; до воды 1 1/2 аршина, воды отъ 1/2 до 3/4 арш.	Первыя 8 верстъ подъемъ по отлогому и открытому скату. На 12 верс. — лощина — (вліянія на движеніе войскъ и обозовъ не оказываетъ). Далѣе до 15 версты пологій подъемъ. Съ 16 версты, черезъ невысокіе перегибы, спускъ къ сухому солончаковому урочищу Шандо-Бохохъ. Указанный на картѣ ручей пересохъ. Русло по свойствамъ береговъ препятствіемъ не служитъ. Поднимаясь по лощинѣ, съ 23 версты путь идетъ у западнаго берега оврага, глубиною отъ 3 до 4 саженъ. Обогнувъ съ юга верховье южнаго оврага и миновавъ узелъ обозначенныхъ на картѣ путей, дорога вновь круто поворачиваетъ на юго-востокъ.	Не имѣетъ.
	33	Ямки съ водою.	Не мѣняя свойствъ и постепенно подымаясь до 38-й версты, далѣе нѣсколько уклонившись къ югу, путь переваливаетъ массивъ и по отлогому	

*) Рекогносцировку производилъ Генеральнаго Штаба капит. Мочульскій въ іюнѣ мѣсяцѣ 1910 г.

№ 22 *)

ща Ингунъ. Длиною 49 верстъ.

по дорогамъ связываетъ направленія Ганьчжуръ-Хайларъ и г. Тунъ-
Въ періодъ дождей солончаки трудны для колеснаго движенія.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
За исключеніемъ пяти послѣднихъ верстъ, окружающая мѣстность — волнистая, открытая. Обзоръ ограниченъ только въ восточномъ направленіи общимъ подъемомъ мѣстности. Въ другихъ направленіяхъ обзоръ превышаетъ дальность орудійнаго выстрѣла и если изрѣдка уменьшается, то не надолго (при условіи движенія). Песчаная полоса съ большимъ числомъ кургановъ, среди которыхъ пролегаютъ послѣднія 5 верстъ пути, нѣсколько затрудняетъ движеніе вообще, по сторонамъ пути особенно. Отъ 26-й и до 38-й версты, вдоль дороги, въ разстояніи отъ 1 до 3 верстъ, къ востоку отъ нея, тянется оврагъ, способствующій засадамъ. Глубина оврага 3—4 сажени; берега отлогіе и во многихъ мѣстахъ доступны всадникамъ. Почва глинистая. Дно сухое. Оврагъ между 23 и 26 верстами съ болѣе обрывистыми и крутыми берегами. Описанный путь можетъ		Кромѣ прилегающей къ урочищамъ Шилинъ и Ингунъ мѣстности близъ колодцевъ, для расположенія на отдыхъ, можно стать въ урочищѣ Щандо-Бохохъ. Въ оврагѣ на 24-й верстѣ, въ ямѣ русла ручья, въ оба мои проѣзда была вода; кромѣ того, въ верховьѣ южнаго отрога, подъ правымъ берегомъ, въ углубленіяхъ песчанаго грунта, собирается повидимому дождевая вода. Топливо: у Шилина аргалъ, у Ингуня кустарникъ и у Щандо-Бохохъ сухіе кустарники.	На 22 верстѣ, при переходѣ черезъ русло высохшаго ручья, видны слѣды запруды или небольшой плотины. Повидимому во время зимнихъ или осенихъ кочевокъ, здѣсь искусственно задерживаютъ воду. Подножный кормъ удовлетворителенъ.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
			спуску подходитъ на 44-й верстѣ къ полосѣ песчаныхъ бугровъ. Пройдя черезъ узелъ дорогъ и уклонившись къ юго-востоку, путь пролегаетъ между песчаными буграми и, обогнувъ оз. Ингунъ, съ юга подходитъ къ большой дорогѣ Хайларъ-Ганьчжуръ. За исключеніемъ участка, 5 верстъ длиною, въ концѣ маршрута, путь пролегаетъ по открытой, съ мягкими перегибами мѣстности; подъемы и спуски не вызываютъ припряжки и употребленія тормозовъ. Грунтъ полотна твердый суглинокъ, послѣднія 5 верстъ глубокій песокъ. Ширина полотна 1 саж.	
Урочище Ингунъ.	49	За большой дорогой песчаныя ямы съ питьевой водой.	Углубленныхъ участковъ нѣтъ, путь удобопроходимъ для войскъ и обозовъ на всемъ протяженіи.	

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
служить для связи между отрядами, оперирующими въ направленіяхъ Ганьчжуръ-Хайларъ и Далай-Норъ-Хайларъ. Пролегаетъ по пустынной и совершенно необитаемой мѣстности. Въ періодъ дождей, солончаковый участокъ представитъ большія затрудненія для движенія на колесахъ.			

МАРШРУТЪ

Кар. Кайластуевскій, озеро Куретуй, кар.

Лѣтомъ, въ періодъ дождей, для дви

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Китайскій караулъ противъ Кайластуя: 3 фанзы, 1 лавочка съ небольшими запасами муки, бакалейнаго и мануфактурнаго товару и спирту. 1 офицеръ и 30 нижнихъ чиновъ милиціонеровъ.	31	Р. Аргунь; въ изобиліи вода, хорошаго качества. Небольшіе запасы хвороста на Кайластуевскомъ китайскомъ караулѣ.	До протоки Гуранъ на разстояніи 5 верстъ дорога почти сплошь залита водой. Отъ протоки Гуранъ до оз. Кара-Норъ на протяженіи 17 вер. обыкновенная грунтовая дорога, шириной 1½ сажени, далѣе дорога почти теряется; передъ высотой 300,9 на протяженіи 2 вер. залита водой. Дорога не исправляется, канавъ по сторонамъ нѣтъ. Грунтъ отъ протоки Гуранъ до оз. Куретуй, на протяженіи 9 верстъ, песчано-глинистый съ примѣсью гравія, далѣе глинисто-гуджирный. Форма походнаго строя при движеніи по дорогѣ: пѣхота вздвоенными рядами, конница по три, артиллерія въ одно орудіе; пѣхота и конница могутъ въ тѣхъ же колоннахъ слѣдовать всюду по сторонамъ пути. Послѣ дождей гуджирный грунтъ дѣлается скользкимъ и нѣсколько вязкимъ.	Переправа черезъ р. Аргунь и ея протоки производится на лодкахъ.

*) Рекогносцировку производилъ Генеральнаго Штаба капитанъ баронъ де Монфоръ 24 — 25 іюля

№ 23 *)

Старо-Цуруха́йтуевскій. Длин. 80 верстъ.

женія значительныхъ силъ неудобенъ.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
Открытая плоская равнина, шириной 8—10 вер., ограниченная съ юго-востока Шаротуйскимъ хребтомъ, а съ сѣверо-запада разливами р. Аргуни. Съ лѣвой (сѣверной) стороны дороги цѣлый рядъ озеръ, большею частью образовавшихся послѣ дождей, изъ нихъ озера Куретуй и Лебяжье соединились съ разливами р. Аргуни. Такимъ образомъ, полоса, удобная для движенія и дѣйствій войскъ и заключенная между этими озерами и Шаротуйскимъ хребтомъ, имѣетъ ширину отъ 3 до 5 верстъ.	Не встрѣчается позицій на значительныя силы. Для небольшого отряда имѣется хорошая позиція у высоты 300,9, фронтомъ на западъ.	Удобное бивачное мѣсто на значительныя силы въ $1^1/_2$ вер. къ юго-западу отъ высоты 300,9.	Погода ясная, вѣтеръ сѣверо-западный.

мѣсяца 1910 г.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Дуроевскій китайскій постъ. 3 фанзы, 1 лавка съ небольшими запасами муки, бакалейнаго, мануфактурнаго товара и спирта. 1 офицеръ и 30 нижнихъ чиновъ милиціонеровъ.	42	Р. Аргунь. Топливо — небольшіе запасы хвороста на Дуроевскомъ китайскомъ посту.	Ширина дороги 1½ саж. Грунтъ глинисто-песчаный, мѣстами песчаный. Протоки Аргуни подходятъ очень близко къ дорогѣ, съ другой стороны примыкаетъ крутой откосъ горъ. До Дуроевскаго караула дорога въ пяти мѣстахъ залита водой на участкахъ въ 10—20 саж., на глубину 1½—2 ф. Въ 1 вер. за Дуроевскимъ карауломъ дорога переваливаетъ черезъ довольно крутую гору, спускъ съ нея въ сторону Дуроевскаго караула крутъ на протяженіи 10 саженъ и потребуетъ тормоза для артиллеріи и обозовъ. Послѣ перевала дорога сравнительно болѣе удобна, но и здѣсь съ одной стороны близко подходятъ крутые скаты горъ, а съ другой—рукава Аргуни. Движеніе по сторонамъ дороги невозможно. По дорогѣ могутъ слѣдовать: пѣхота вздвоенными рядами, конница по три, артиллерія въ одно орудіе.	Не встрѣчается.
		Р. Аргунь. Топливо — въ небольшомъ количествѣ въ кар. Ст. Цурухайтуевскомъ.	Обыкновенная грунтовая дорога, шириной 1—1½ саж. За исключеніемъ небольшихъ участковъ сплошь залита водой, мѣстами на глубину до 4—5 фут.	Паромная переправа черезъ рѣку Аргунь ближе на 2½ версты, чѣмъ это показано на 2-верстной картѣ. Паромъ на двухъ судахъ, платформа 10×10 шаг., подъемная сила 200—250 пу-

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
На всемъ протяженіи узкое дефиле между крутыми скатами горъ съ юга и разливами Аргуни съ сѣвера.	Не встрѣчается.	Удобныхъ бивачныхъ мѣстъ на значительныя силы не встрѣчается до высоты 293,3. Восточнѣе ея мѣстность удобна для расположенія бивакомъ значительныхъ силъ.	Погода ясная, вѣтеръ сѣверный.
Открытая, плоская, слегка всхолмленная равнина, шириной отъ 3 до 5 вер., ограниченная съ юга холмистыми отрогами Шаротуя, а съ сѣвера недоступной для движенія войскъ долиной рѣки Аргуни. Мѣстность удобна для движенія и дѣйствій значительныхъ силъ.	Особенно выгодныхъ позицій на значительныя силы не встрѣчается.	Повсюду на плоской возвышенности праваго берега долины р. Аргуни мѣстность удобна для бивачнаго расположенія значительныхъ силъ.	Погода во время развѣдки: ясная, вѣтеръ сѣверо - западный.

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
				довъ, канатъ стальной, съѣздъ на лѣвомъ берегу требуетъ исправленія; продолжительность переправы 3 минуты; ширина рѣки 60 саж. Послѣ паромной переправы броды черезъ 6 рукавовъ, глубиною до 1 аршина. Во время развѣдки одинъ изъ рукавовъ размыло до глубины 7 фут. Для устройства переправы имѣется матеріалъ въ кар. Старо-Цурухайтуевскомъ.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ рѣки: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.

МАРШРУТЪ

Каретуй, падь Сорбокъ, кл.

Вслѣдствіе отсутствія достаточнаго количества воды допускаетъ движе

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Не имѣется.		Рѣка Аргунь; въ изобилiи, вода годная для питья. Колодецъ полуразрушенъ, вода затхлая, глубина колодца 2 арш., дiаметръ 1 арш., притокъ воды малъ. Въ 3-хъ верстахъ къ западу отъ колодца 2 небольшихъ озера съ бѣлой гуджирной водой, годной для водопоя мѣстныхъ лошадей, а въ крайности и для варки пищи. Грунтовыя воды здѣсь высоки, въ 1½ аршина отъ поверхности земли. Запасовъ топлива нѣтъ.	Грунтъ глинисто-гуджирный, на которомъ дорога замѣтна только мѣстами. Съ правой (южной) стороны дороги движенiе войскъ рядомъ съ дорогой возможно съ такимъ же удобствомъ, какъ и по дорогѣ и въ любой походной колоннѣ; съ лѣвой (сѣверной) стороны дороги движенiю параллельно дорогѣ препятствуютъ, до пересѣченiя съ дорогой Кайластуй-Коретуй, сначала близко подходящiе крутые откосы горъ, потомъ болотце, лежащее близъ самаго пересѣченiя; отъ этого перекрестка до самаго колодца, движенiе по обѣимъ сторонамъ дороги совершенно свободно. Глинисто-гуджирный грунтъ во время дождя дѣлается скользкимъ и вязкимъ.	
		Промоины близъ Дуроевскаго тракта, наполненныя	Обыкновенная грунтовая дорога. На первыхъ 10 верстахъ она идетъ по гуджирному грунту и	Не имѣется.

*) Рекогносцировку производилъ Генеральнаго Штаба капитанъ баронъ де Монфоръ 14 — 16 іюля

№ 24 *).

Умкей. Длиною 105 верстъ.

ніе только небольшихъ конныхъ отрядовъ, не свыше бригады.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ рѣки: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
На первыхъ 8 верст. путь пролегаетъ долиной р. Аргуни (Хайларъ-Гола), шириною до 5 верстъ, ограниченной съ сѣвера Шаратуйскимъ хребтомъ, съ запада и юга р. Аргунью, въ бродъ непроходимой, и съ востока цѣпью песчаныхъ бугровъ, высотой 5—10 саж. На первыхъ 5 верст. горы почти вплотную подходятъ къ дорогѣ, скаты ихъ очень круты, далѣе онѣ отходятъ на 1 версту, скаты ихъ болѣе отлоги. Обогнувъ песчаные бугры, дорога выходитъ въ обширное холмистое плато, окаймленное съ сѣвера невысокими горами Шаратуйскаго хребта, далеко простирающагося на югъ и на востокъ. Лѣсовъ и сколько-нибудь значительныхъ болотъ не имѣется. Восточнѣе песчаныхъ бугровъ мѣстность вполнѣ удобна для движенія и дѣйствій значительныхъ силъ.	Особенно выгодныхъ позицій на значительныя силы не имѣется. Для небольшого отряда довольно хорошая позиція на песчаныхъ буграхъ, въ 8 верстахъ отъ высоты 301,0.	На берегу р. Аргуни, у высоты 301,0 имѣется удобное бивачное мѣсто на значительный отрядъ.	Погода во время развѣдки: слабый сѣверо-восточный вѣтеръ; паритъ, мгла, сквозь которую въ 2—3 верстахъ едва видны горы. Каретуя, какъ населеннаго пункта, не существуетъ; подъ названіемъ Каретуй приходится разумѣть урочище, лежащее близъ излучинъ Аргуни. Въ описаніи условно принято мною считать за Каретуй высоту 301,0 какъ крайнюю западную точку урочища.
Холмистое плато, шириной въ 8—10 верстъ, окаймленное съ сѣвера Шаратуйскимъ хребтомъ, а съ юга	Особенно выгодныхъ позицій на значительныя силы не встрѣчается.	У наполненныхъ водой промоинъ близъ Дуроевскаго тракта имѣются об-	Погода во время развѣдки: вѣтеръ сѣверо-восточный, сла-

1.	2.	3.	4.	5.
		прѣсной, тепловатой водой, годной для варки пищи и водопоя. Количество воды достаточно на бригаду пѣхоты или конницы съ артиллеріей. Запасовъ топлива не имѣется.	почти не замѣтна, далѣе на протяженіи 8 верстъ дорога идетъ по песчано-глинистому грунту съ примѣсью гравія, хорошо замѣтна и имѣетъ ширину 1 1/2 сажени, далѣе на протяженіи еще 8 верстъ она очень плохо замѣтна и имѣетъ ширину 1/2—1 сажень; далѣе 26 верстъ, отъ колодца, дорога исчезаетъ вовсе; отсюда можно свободно пройти безъ дорогъ въ верховье пади Сорбокъ къ Дуроевскому тракту. Грунтъ песчано-глинистый съ примѣсью гравія, а въ 7 верстахъ отъ Дуроевскаго тракта начинается грунтъ глинисто-гуджирный. Движеніе по сторонамъ и безъ дорогъ можетъ производиться свободно на всемъ протяженіи отъ колодца до Дуроевскаго тракта для всѣхъ родовъ оружія.	
		Мелкія озера въ тальвегѣ пади Сорбокъ; вода горьковато-солоноватая, пригодная для водопоя и въ крайности для варки пищи, но только въ дождливый періодъ. Озера въ пади Сорбокъ горько-соленыя, вода пригодная для водопоя въ періодъ дождей. Ключъ Сигельджи; вода превосходнаго качества, холодная, количество на 2 ба-	Первыя 22 версты дороги нѣтъ совершенно, затѣмъ начинается малозамѣтная дорога, шириной около 1 сажени. Грунтъ все время глинисто-гуджирный, во время дождя скользкій и мѣстами вязкій. Движеніе по сторонамъ дороги всюду возможно для войскъ всѣхъ родовъ оружія и въ любой пѣхотной колоннѣ; во время дождя движеніе затруднительно.	Не имѣется.

6.	7.	8.	9.
невысокими отрогами Ханр-нана. Плато допускаетъ движеніе войскъ по всѣмъ направленіямъ безъ особыхъ затрудненій.		ширныя мѣста, пригодныя для бивака.	бый, ясно, паритъ.
Холмистое плато, шириной въ 15—20 верстъ. Движеніе войскъ, можетъ безъ особыхъ затрудненій производиться по всѣмъ направленіемъ. Нѣкоторымъ тактическимъ препятствіемъ могутъ служить лишь небольшія горько-соленыя озера.	Особенно выгодныхъ позицій на значительныя силы не встрѣчается.	Восточнѣе Старо-Цурухайтуевскаго тракта мѣстность удобна для бивака значительныхъ силъ.	Погода во время развѣдки: ясно, вѣтеръ сѣверный.

1.	2.	3.	4.	5.
		таліона пѣхоты или 3—4 сотни конницы. Въ 1 верстѣ къ сѣверо-западу отъ ключа 3 небольшихъ озера съ прѣсной водой, годной для варки пищи и водопоя. Среднее озеро самое большое, берегъ, ближайшій къ Ст.-Цурухайтуевскому тракту, плоскій и твердый; берега остальныхъ озеръ болѣе вязкіе, но доступные. Въ 3 верстахъ къ юго-западу отъ ключа Сигельджи, два кл. меньшихъ размѣровъ. Въ общемъ, вблизи постоялаго двора воды достаточно на бригаду пѣхоты или конницы съ артиллеріей. Топливо: 3—4 куба хворосту на постояломъ дворѣ. Уровень грунтовыхъ водъ 1—1 1/2 аршина надъ поверхностью земли.		
		Ключъ Умкей. Вода хорошаго качества, но притокъ ея не великъ. Ключъ быстро теряется среди кочекъ. Ниже,	Проселочная дорога, шириной 1/2—1 сажень, плохо видна и въ двухъ мѣстахъ пропадаетъ совсе. Грунтъ почти на всемъ протяженіи глинисто-гуджирный. Движенію по сто-	Не имѣется.

6.	7.	8.	9.
Падь, шириной около 4-хъ верстъ, окаймленная невысокими плоскими холмами. Движеніе войскъ по всѣмъ направленіямъ можетъ совершаться безпрепятственно.	Не имѣется.	Удобное бивачное мѣсто для значительныхъ силъ на плоской возвышенности, къ сѣверу отъ ключа Умкей.	

1.	2.	3.	4.	5.
		въ руслѣ ручья, рядъ промоинъ, наполненныхъ прѣсною, тепловатою водою. Въ 1½ верст. къ юго-западу небольшое прѣсное озеро и въ 3 верстахъ еще 3 такихъ же озера. Уровень грунтовыхъ водъ 1 аршинъ. Въ дождливый періодъ здѣсь достаточно воды на бригаду пѣхоты или конницу съ артиллеріей. Запасовъ топлива нѣтъ.	ронамъ препятствуютъ озера, но въ обходъ ихъ всюду возможно двигаться безъ дорогъ даже артилеріи.	

6.	7.	8.	9.

МАРШРУТЪ

Каретуй — постоялый дворъ у Обо-Байлаун

Удобенъ для движенія войскъ въ сухое время года; во время дождей дви воды, второй переходъ великъ — 42 версты, а потому для движенія значи

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Не имѣется.		Р. Аргунь; вода, годная для питья, въ изобиліи. Топливо, въ значительномъ количествѣ, въ сосновыхъ лѣсахъ праваго берега долины Аргуни.	Грунтъ на первыхъ 10 верстахъ большею частью глинисто-гуджирный, на которомъ дорога замѣтна только мѣстами. Далѣе грунтъ песчаный, дорога большей частью уничтожена вновь образовавшимися рукавами Аргуни.	
Кумирня Норбулинъ-Суме или Шипчинъ-Дацанъ. Начата постройкой въ 1909 г. и еще не окончена. При ней одна фанза и небольшой запасъ хвороста и аргала. Здѣсь жи-	41½	Озеро Куку-Норъ. Вода прѣсная, но мутноватая, у береговъ попадаются въ водѣ личинки. Топливо: небольшой запасъ хвороста и ар-	Обыкновенная грунтовая дорога; на первыхъ 18 верст. шириной около 1 сажени, далѣе 2 саж. Грунтъ: первыя 2 вер. песокъ, затѣмъ 8 вер. супесокъ, затѣмъ 4 версты песокъ, далѣе супесокъ, мѣстами съ примѣсью гравія; твердый, отъ воды	

*) Рекогносцировку производилъ Генеральнаго Штаба капитанъ баронъ де Монфоръ 23 іюня

№ 25 *)

цзыту — Обо-Аракбогы, длиною 121 верста.

женіе затруднительно. Вслѣдствіе большого разстоянія между источниками тельныхъ пѣхотныхъ частей путь не можетъ быть признанъ удобнымъ.

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
Къ песчанымъ берегамъ праваго берега долины рѣки Аргуни во многихъ мѣстахъ вплотную подошла р. Аргунь и ея рукава, глубина которыхъ 3—5 футъ. Правый берегъ долины спускается къ рѣкѣ откосомъ въ 35—45°; высота его 20—30 саж., на второй половинѣ пути по краю берега растутъ сосновыя рощи. Для движенія и дѣйствій значительныхъ силъ мѣстность неудобна.	Не имѣется.	Для небольшихъ отрядовъ всюду по берегу р. Аргуни.	Каретуя, какъ населеннаго пункта, не существуетъ, и подъ этимъ названіемъ приходится разумѣть урочище, лежащее близъ излучины р. Аргуни. Въ описаніи условно берется за начало маршрутовъ высота 301,0, какъ крайняя западная точка урочища. Погода во время развѣдки: ясно, вѣтеръ сѣверный.
Обширное холмистое плато, покатое къ югу. Для движенія войскъ по всѣмъ направленіямъ нѣкоторое препятствіе могутъ представить лишь песчаныя дюны въ 10—14 верстъ отъ начала маршрута. Это плато имѣетъ чисто степной характеръ, за исклю-	Особенно выгодныхъ позицій на значительныя силы не встрѣчается.	Берега оз. Куку-Норъ удобны для расположенія бивакомъ значительныхъ силъ.	Названіе Норбулинъ-Суме или Шипчинъ-Дацанъ еще окончательно не установлено, такъ какъ кумирня не освящена. Погода во

1.	2.	3.	4.	5.
ветъ 1 лама, его помощникъ-китаецъ и 8 рабочихъ-китайцевъ.		гала у кумирни Норбулинъ-Суме.	почти не измѣняющійся. Въ 111 верстахъ, гдѣ кончаются пески, дорога на протяженіи около 1/2 версты дѣлается незамѣтной. Подъемъ на правый берегъ долины Аргуни, длиною 150 саженъ и съ уклономъ въ 1/6 весьма тяжелъ, вслѣдствіе глубокаго рыхлаго песку и потребуетъ припряжки лошадей для подъема артиллеріи и обозовъ. Движеніе по дорогѣ возможно: пѣхота вздвоенными рядами, конница по три, артиллерія въ одно орудіе. Движеніе по сторонамъ въ полосѣ песковъ весьма затруднительно; на всемъ остальномъ протяженіи можетъ производиться безпрепятственно для войскъ всѣхъ родовъ оружія и въ любой походной колоннѣ.	
Не имѣется.		Р. Мергелъ, вода прѣсная, годная для варки пищи и чая и для водопоя. Запасовъ топлива не имѣется.	Ширина дороги 1 1/2 саж. Грунтъ частью супесокъ (на возвышенностяхъ), частью гуджирный (при пересѣченіи падей). Движеніе по дорогѣ: пѣхота вздвоенными рядами, конница по три, артиллерія въ одно орудіе. Въ низкихъ мѣстахъ движеніе по сторонамъ затрудняется промоинами и рытвинами.	
Постоялые дворы на Ст.-Цуру-	6	Р. Мергелъ. Вода мутнова-	До самаго почти Ст.-Цурухайтуевскаготракта,	

6.	7.	8.	9.
ченіемъ узкой (1½—2 вер. ширины) полосы лѣсовъ вдоль края долины Аргуни. Болотъ не встрѣчается.			время развѣдки: вѣтеръ юго-восточный, гроза съ дождемъ.
Открытая, совершенно плоская равнина, ограниченная съ сѣвера невысокими и плоскими холмами и далеко простирающаяся на востокъ и на югъ. Холмы подходятъ съ сѣвера вплотную къ дорогѣ, съ юга же разстояніе 1½—2 вер. тянется р. Мергелъ, въ періодъ дождей проходимая въ бродъ не вездѣ, между р. Мергеломъ и дорогой мокрые луга, мелкія озера и болотца, которыя дѣлаютъ мѣстность доступной только для пѣхоты и небольшихъ конныхъ частей. Холмы, окаймляющіе съ сѣвера равнину, доступны для движенія безъ дорогъ для пѣхоты, конницы и полевой артиллеріи.	Не имѣется.	На невысокихъ и плоскихъ холмахъ, прилегающихъ съ сѣвера къ дорогѣ, располагаться бивакомъ всюду удобно; наиболѣе удобно расположеніе бивакомъ въ верстѣ къ западу отъ дороги Дуроевскій караулъ—Хайларъ, здѣсь р. Мергелъ ближе всего подходитъ къ дорогѣ (1 вер.) и кромѣ того, близъ самой дороги имѣются два небольшихъ озера, наполненныхъ прѣсной водой, годной для водопоя.	
На протяженіи первыхъ 14 верстъ, т. е. почти до са-	Не имѣется.	Мѣстность, начиная съ разстоянія въ	Мѣстные жители совершен-

1.	2.	3.	4.	5.
хайтуевскомъ трактѣ. 2 фанзы, 1 навѣсъ, 1 колодецъ, 4 стога сѣна, 5—6 кубовъ сухого хвороста.		тая, годная для варки пищи и водопоя.	16½ вер., дорога идетъ по гуджирному грунту, мало замѣтна и мѣстами теряется. Въ 4 верст. отъ возвышенности, что въ 3 верст. къ западу отъ дороги изъ Хайлара въ Дуроевскій караулъ (начало перехода), мѣстность размыта, всюду промоины, иловатое дно которыхъ вязко. Въ 5 верстахъ отъ начала перехода, слѣва два небольшихъ озера, съ мутной, но прѣсной водой. Отъ Ст.-Цурухайтуевскаго тракта дорога идетъ по грунту, большей частью супесчаному и лишь мѣстами глинисто-гуджирному до самаго Обо-Аракбогы (на протяженіи 12½ вер.), здѣсь она имѣетъ ширину около 2 саж., ясно видна и хорошо наѣзжена; здѣсь движеніе по дорогѣ возможно: для пѣхоты вздвоенными рядами, кавалеріи по три, артиллеріи въ одно орудіе; движеніе по сторонамъ возможно въ тѣхъ же строяхъ.	
Монгольскія кочевья (лѣтнія) по р. Мергелу: юртъ 80, круп. рог. скота 600, барановъ 3,500, лошад. 900, повозокъ 500.				

6.	7.	8.	9.
маго Ст. Цурухайтуевскаго тракта, дорога идетъ по плоской, открытой равнинѣ, окаймленной съ сѣвера плоскими невысокими холмами и съ юга р. Мергелъ. Характеръ равнины такой же, какъ и на третьемъ переходѣ. Отъ Ст. Цурухайтуевскаго тракта дорога идетъ падью, имѣющей ширину вначалѣ около 3½ верстъ, а далѣе около 1½ вер. На первыхъ 6 верстахъ грунтъ мѣстами гуджирный, послѣ дождя дѣлающійся скользкимъ и вязкимъ, далѣе же супесчаный. Р. Мергелъ здѣсь всюду проходима въ бродъ для пѣхоты и конницы, берега рѣки сухой лугъ. Горы, окаймляющія долину р. Мергела, всюду доступны для пѣхоты; пользуясь падями для движенія, во многихъ мѣстахъ можетъ пройти и артиллерія.		7 вер. отъ Ст.-Цурухайтуевскаго тракта, всюду удобна для расположенія бивакомъ по берегамъ р. Мергела.	но не знаютъ названія Обо-Аракбогы. Погода во время рекогносцировки: вѣтеръ восточный, довольно сильный, дождь, гроза.

МАРШРУТЪ

Отъ города Хайлара

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и мѣста ночлеговъ.	Число верстъ.	Число дворовъ, колодцевъ и запасы.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и мѣста бродовъ.
Гор. Хайларъ. (Амбань-Хото). Главный административный центръ Хулунбуирскаго округа; мѣсто пребыванія Амбаня. Одинъ изъ важныхъ желѣзнодорожныхъ пунктовъ (депо) на западномъ участкѣ Китайско-Восточной желѣзной дороги. Узелъ грунтовыхъ путей на Старо-Цурухайтуй и Абагайтуй въ Забайкалье, г. Цицикаръ, Ганьчжуръ и далѣе въ Пекинъ. Крупный скотопромышленный центръ и пунктъ обмѣнной торговли съ Монголіей—шерстью. Городъ расположенъ въ 5 верстахъ отъ р. Хайларъ-хэ, на лѣвомъ берегу ея притока Ибэнголъ. Городъ состоитъ изъ трехъ		Дворовъ 196; жителей около 6½ тысячъ; колодцевъ 18, лошадей 150, рогат. скота 240, повозокъ 128.	Взявъ направленіе на сѣверо-востокъ, въ трехъ верстахъ отъ г. Хайлара, дорога оставляетъ на сѣверъ трактъ въ Старо-Цурухайтуй и подходитъ къ р. Ибэнъ-голъ. За переправой дорога тянется на востокъ, поднимаясь на возвышенную террасу съ крутымъ подъемомъ въ ¼ версты длиною. Далѣе волнистая равнина, оріентировка по обонамъ изъ камней. Глубина колеи до 5 дюймовъ. Грунтъ дороги плотный, глинистый, нерѣдко черноземный, мѣстами съ большими промоинами. Два незначительныхъ перевала съ пологимъ подъемомъ и спускомъ. Дорога тянется южнѣе линіи желѣзной дороги.	Переправа черезъ Ибэнъ-Голъ: бродъ, ширина рѣки 64 шага, глубина 3½ фута, дно песчаное. Въ періодъ дождей 120 шаговъ, глубина до 1 сажени. Теченіе быстрое. Матеріалъ для переправы можно достать, или на мѣстѣ (фанзы съ огородами), или изъ китайскаго Хайлара (1½ версты).

*) Развѣдки гг. офицеровъ Заамурскаго округа пограничной стражи.

№ 26 *)

до города Цицикара.

6.	7.	8.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, озера, лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста, удобство для расквартированія войскъ.
Мѣстность по сторонамъ пути равнинно-холмистая.	На правомъ берегу р. Ибэнъ-Голъ фронтомъ на сѣверо-западъ, приблизительно на 1 дивизію, обстрѣлъ достаточенъ для артиллерійскаго и ружейнаго огня.	По лѣвому берегу рѣки Ибэнъ-Голъ къ востоку отъ южнаго желѣзнодорожнаго и китайскаго Хайлара — на корпусъ. Вода хорошая, топливо на желѣзнодорожномъ складѣ.

1.	2.	3.	4.	5.
частей: къ сѣверу отъ линіи—новый желѣзнодор. поселокъ, къюгу—старый желѣзнодор. поселокъ и китайскій Хайларъ. Послѣдній представляетъ собой одну главную улицу изъ глинобитныхъ фанзъ и такихъ же постоялыхъ дворовъ. Нѣсколько южнѣе города въ дер. Нань-Тунь, состоящей приблизительно изъ 15—20 фанзъ—резиденція Амбаня.				
Станція Хакэ. Небольшая станція Китайско-Восточной желѣзной дороги. Расположена въ узкомъ дефиле, занятомъ протоками р. Хайларъ-хэ и ея болотами.	27	Дворовъ 7, 1 мелочная лавка.	Дорога направляется къ узкому проходу въ холмахъ, изъ котораго выходитъ на равнину р. Хайларъ-хэ. Почти на всемъ протяженіи ширина дороги 12—15 шаговъ, можно идти и по обочинамъ. Въ общемъ, движеніе доступно для всѣхъ родовъ оружія и обозовъ. Оставивъ станцію Хакэ на сѣверъ, дорога входитъ въ узкій топкій проходъ и затѣмъ напрямикъ переваливаетъ черезъ высоты Тумань-Худзы (Темучжу). Ширина долины (Чжаромтэ или Чжаламутай), среди которой течетъ рѣка Хайларъ-хэ, расширяется до 5 верстъ, и дорога идетъ по ея южному нагорному берегу съ песчанымъ грунтомъ или гравіемъ. Въ 4 верстахъ за переваломъ дорога пересѣкаетъ ручей, текущій съ юго-запада, вступаетъ въ полосу сыпучаго песку, затѣмъ снова продолжается по	

6.	7.	8.
Характеръ мѣстности становится болѣе возвышеннымъ, чѣмъ на только что описанномъ переходѣ. Все время путь съ сѣвера сопровождается извилистой рѣкой Хайларъ-хэ.		Бивакъ у станціи на 2 полка (пѣхотный и кавалерійскій). Топлива нѣтъ. Вода изъ станціонной водокачки.

1.	2.	3.	4.	5.
			плотной, ровной поверхности и мимо излучинъ р. Хайларъ-хэ выходитъ къ станціи Чжаромтэ. Движеніе удобно для всѣхъ трехъ родовъ оружія и обозовъ.	
Поселокъ Чжемэртэ.	20	10 дворовъ.		Бродъ черезъ рѣку Чжемэртэ, шириной 12 шаговъ и глубиной 2½ фута. Дно каменистое, берега пологіе.
Ст. Джемэртэ (Чжаромтэ). Небольшая станція Кит.-Вост. жел. дороги.	10	15 домовъ и 5 китайск. землянокъ, 1 мясн. лавка, 1 мелоч. лавка, 1 колодецъ и 1 водокачка, 80 гол. рогатаго скота, 15 овецъ, 180 пуд. муки, 80 п. ячменя, 2½ тыс. пуд. сѣна.	На сѣв.-востокъ вдоль желѣзнодорожнаго полотна дорога на ст. Якэши. Перейдя желѣзнодорожную линію къ югу у ст. Чжаромтэ, описываемая дорога поворачиваетъ постепенно въ долину, имѣя направленіе на востокъ. Полотно дороги—твердый солончакъ. Ширина 10 шаговъ. Въ сухое время можно идти широкимъ фронтомъ по долинѣ (до полуверсты).	
Отдѣльная китайская фанза.	8	1 колодецъ, вода съ сильной примѣсью соды. Количество воды на 20 лошад.	Дорога, имѣя направленіе на юго-востокъ идетъ въ узкую долину съ все болѣе и болѣе крутыми берегами. Приблизительно на 10 верстѣ—небольшой перевалъ, удобный для перехода артиллеріи и обозовъ. Черезъ 7 верстъ второй перевалъ. Подъемъ около 2 верстъ, надо припрягать лошадей. Черезъ 7 верстъ третій перевалъ. Подъемъ до 3 верстъ; посрединѣ (около ¼ вер.) очень круто. На вершинѣ каменный обонъ. Спускъ 3½ версты — пологій, по его юго-западному склону разбросаны рощи. Съ боковъ дороги большія промоины (ширина до 1½	

6.	7.	8.
Мѣстность постепенно повышается, подходя къ отрогамъ большого Хингана. Р. Хайларъ-хэ не видно.	Къ сѣверо-западу отъ станціи вдоль лѣваго берега р. Хайларъ-хэ позиція на одну дивизію пѣхоты, фронтомъ на юго-западъ. Обстрѣлъ полный для артиллерійскаго и ружейнаго огня.	По берегу р. Хайларъ-хэ на корпусъ. Очень здоровая вода и на мѣстѣ топлива много.
Характеръ вполнѣ гористый. Рѣдкій лѣсъ. У подножія, Мяньдухэй-Дабанъ—хорошія рощи.	На второмъ перевалѣ арріергардная позиція фронтомъ на востокъ къ сторонѣ Мяньдухэй, силой на баталіонъ; обстрѣлъ на хорошій артиллерійскій выстрѣлъ. На третьемъ перевалѣ тоже арріергардная позиція фронтомъ на востокъ; на бригаду пѣхоты. Въ виду командующихъ высотъ обстрѣливается ст. Мяньдухэй.	

1.	2.	3.	4.	5.
			арш., а глубина до 2½ аршинъ), сопровождающія весь спускъ. Въ концѣ спуска братская могила казаковъ 3-го Верхнеудинскаго полка. Ширина дороги 10 шаговъ, на послѣднемъ спускѣ 40 шаговъ.	
			Дорога входитъ въ равнину, орошаемую р. Джадунъ-Голъ. На протяженіи 4 верстъ дорога очень хорошая. Грунтъ твердый, ширина до 25 шаговъ. Движеніе возможно по обочинамъ. Дальше дорога развѣтвляется. Къ сѣв.-востоку путь идетъ къ броду черезъ р. Джадунъ - Голъ. Послѣдняя своими протоками образуетъ въ обыкновенное время три острова. На югъ идетъ крутой подъемъ черезъ высоты Мяньдухэй-Дабанъ. Путь черезъ него соединяется съ дорогой, идущей отъ ст. Мяньдухэй.	1) Бродъ черезъ р. Джадунъ - Голъ. Ширина 20 шаговъ, глубина 3 ф. Дно—галька; теченіе быстрое. Берега твердые и пологіе. 2) Два брода, шириной 30 шаг., глубиной 3 фут. Дно—гравій; теченіе быстрое. Вода прозрачная.
Ст. Мяньдухэй. (Въ 4 верстахъ) къ востоку отъ маршрута).	37	2 мелоч. торговли, 1 мясная, 60 гол. скота, 70 пуд. муки, около десятины засажено картофелемъ, капустой и огурцами, 2 тыс. пуд. сѣна.	Обогнувъ на протяженіи 1 версты юго-восточную подошву Мяньдухэй-Дабана, напоминая шоссированную мелкимъ щебнемъ дорогу, путь въ южномъ направленіи переходитъ въ равнину. Ширина дороги 15 шаговъ. Обочины удобны для движенія ротной колонной. На 5 верстѣ крутой подъемъ, длиной около 1½ верстъ на перевалъ. Спускъ пологій, около 2 верстъ. Дальше дорога подходитъ къ желѣзнодорожной линіи, сопровождая ее до разъѣзда Сербскаго. Грунтъ твердый, ширина 25—30 шаговъ.	2 небольшіе брода черезъ притокъ Джадунъ-Голъ, шириной до 7 шаговъ, глубиной до 1 фута. Дно твердое, берега пологіе. Бродъ черезъ притокъ р. Унуръ-Голъ, шириной 15 шаговъ, глубиной 2 фут. Дно хорошее, берега пологіе, теченіе среднее.

6.	7.	8.
		Бивакъ на дивизію пѣхоты и дивизію кавалеріи на р. Джадунъ-Голъ. Вода хорошая; топливо есть.
	На высотѣ Мяньдухэй-Дабанъ фронтомъ на сѣверъ, востокъ и югъ, примѣрно, на полкъ пѣхоты. Обстрѣлъ хорошій.	
Гористый. Поперечныхъ дорогъ нѣтъ. Рѣку Унуръ-Голъ не видно до разъѣзда Сербскаго. Восточные склоны скалистыхъ горъ покрыты рѣдкимъ лѣсомъ.		На мѣстѣ ротнаго лагеря 1-го Заамурскаго желѣзнодорожнаго баталіона можно расположить дивизію пѣхоты. Сухо, кругомъ рощи, хорошая вода.

1.	2.	3.	4.	5.
			Движеніе удобно и по сторонамъ дороги для всѣхъ родовъ оружія и обозовъ.	
Раз. Сербскій. (Теперь закрытъ, дѣйствовалъ во время Русско-Японской войны).	15	2 саманныя фанзы. Человѣкъ 7 русск. Небольшой огородъ.	Черезъ 1½ версты на протяженіи 400 шаг. дорога идетъ черноземомъ и болотами. Для прохода артиллеріи и обоза нужно дѣлать настилку. Матеріалъ подъ рукой. У путевой казармы дорога переходитъ въ бродъ черезъ р. Унуръ-Голъ и затѣмъ идетъ на восточную сторону желѣзной дороги. Грунтъ мѣстами каменистый. У склада передъ ст. Унуръ перевалъ съ пологимъ подъемомъ и короткимъ (меньше версты), но крутымъ спускомъ. Необходимо тормозить. Можно обойти скалу по ея южному подножію, но послѣднее направленіе возможно лишь въ сухое время года и зимой. Въ общемъ, дорога проходима для всѣхъ родовъ оружія и обозовъ.	Пройдя раз. Сербскій, въ 2½ верст. къ югу дорога переходитъ черезъ рѣку Унуръ-Голъ. Бродъ, шириной въ 35 шаг. и глубиной въ 3 фута. Дно—хорошій гравій. Берега пологіе.
Ст. Унуръ. Небольшая станція Кит.-Вост. жел. дороги.	10	6 двор., жители русскіе; около 40 кит. рабочихъ, 1 мелочная лавка и 1 мясная, 65 гол. рогатаго скота, 16 баран., 1 колодецъ, 7 тыс. пуд. сѣна, 308 п. ячменя, 200 п. муки, 700 пуд. картофеля, 250 пуд. капусты. Водокачка.	Дорога хорошая. Въ 2½ верстахъ, оставляя на западъ г. Гула, дорога поднимается на перевалъ Хоргынъ-Дабанъ. Подъемъ пологій, короткій спускъ (¼ версты)—крутой, надо тормозить. Полотно дороги каменистое; ширина до 18 шаг. Обочинъ нѣтъ. Въ 2 верстахъ не доходя разъѣзда — переправа. Дальше до самаго разъѣзда Хорго дорога шоссирована, ширина полотна 6 шаговъ.	Бродъ черезъ притокъ р. Хорго, ширина 15 шаг., глубина 2 фута. Дно каменистое, берега пологіе.
Разъѣздъ Хорго. Большой дро-	10	15 дворовъ, жители русскіе,	У разъѣзда Хорго, перейдя желѣзнодорожную	Рѣка Эрэктэ, шириной до 15 шаговъ,

6.	7.	8.
Горный. Поперечныхъ путей нѣтъ. Озеръ нѣтъ. Лѣсъ гуще по обѣимъ сторонамъ маршрута. У путевой казармы дорога переходитъ черезъ линію ж. д.		
Гористый. У самаго разъѣзда Хорго лѣсная дорога (гать). Долина р. Хорго болотистая, въ періодъ дождей непроходима. Ширина долины около 1½ версты. Высокіе берега ея покрыты густымъ сосновымъ лѣсомъ.	Арріергардная позиція фронтомъ на юго-западъ, на высотѣ сѣвернѣй ст. Унуръ. Станція съ нея обстрѣливается. Силы 2 баталіона.	
Гористый. Лѣсъ напоминаетъ тайгу.	Только для дежурной части — высота западнѣе	Южнѣе поселка на баталіонъ. Мѣсто довольно

1.	2.	3.	4.	5.
вяной складъ китайско-восточной желѣзной дороги. Запасъ бревенъ и досокъ.		3 колодца, глубина до 1½ сажени, воды достаточно и хорошаго качества, тоже и въ засуху, 1½ тысячи пудовъ сѣна, 65 тысячъ пудовъ овса, 80 тысячъ пудовъ муки, 150 пудовъ картофеля.	линію, дорога развѣтвляется: 1) Нижняя идетъ сначала южнѣе желѣзнодорожнаго полотна, а затѣмъ пересѣкаетъ его нѣсколько разъ; грунтъ твердый, ширина до 15 шаговъ. 2) Верхняя, направляясь на югъ, образуетъ дугу, проходящую черезъ долину, болото и склоны горъ до раз. Высоцкаго. Прорѣзавъ неболотистую долину, дорога, не доходя 5 верстъ до ст. Ирэктэ, переходитъ у пятиверстной казармы въ бродъ рѣку того же названія. Ширина долины ½ версты.	глубиной до 3½ футъ. Дно каменистое съ топкими берегами. Перейти въ бродъ и то въ сухое время года можно лишь въ указанномъ въ маршрутѣ мѣстѣ. Бродъ, шириной до 15 шаговъ, глубиной 1½ фута, дно каменистое.
Станція Эрэктэ (Ирэктэ). Станція Китайской-Восточной желѣзной дороги. Поворотный кругъ.	20	50 дворовъ, главнымъ образомъ населеніе русское; есть осетины и татары, 4 мелочныхъ лавки и 2 мясныхъ; 85 головъ рогатаго скота, 500 овецъ 7½ тысячъ пудовъ сѣна, 120 пудовъ овса, около 100 пуд. муки и 300 пуд. картофеля. Водокачка.	Въ 3½ верстахъ отъ станціи маршрутъ черезъ долину выводитъ на такъ называемую старую большую дорогу. На 5-й верстѣ переправа черезъ р. Ирэктэ. За поворотомъ въ большую котловину Уганъ-Чаборай дорога бревенчатая. Для прохода артиллеріи и обозовъ настилку надо подновить. На второй переправѣ (20-я верста) черезъ безымянный ручей необходимо исправить бревна. Матеріалъ въ 10 шагахъ въ рощахъ; путь до раз. Кривинъ идетъ вдоль сѣверо-восточной опушки желѣзной дороги. Приблизительно, на 6-й и 19-й верстахъ два безымянныхъ ручья. Перейдя желѣзнодорожное полотно, дорога идетъ по его западной сторонѣ. Полотно накатанное, грунтъ—гравій.	Исправный мостъ, шириной 10 шаговъ, длиной 12 шаговъ, высота надъ водой 1¼ аршина. Бродъ шириной 6 шаговъ, длина 150 шаговъ, глубина 1 футъ. Дно—галька. 2 мелкихъ, свободно проходимыхъ брода.
Посел. Хинганъ.	32	12 дворовъ,	Дорога замѣтно подни-	

6.	7.	8.
	бивака. Обстрѣлъ артиллерійскій и ружейный хорошъ.	сухое; дальше болотистые берега.
Предгорья Джедынскаго перевала. По склонамъ горъ густой лѣсъ. Вдоль рѣчки рощи. Поперечныхъ дорогъ нѣтъ.		
Высшая точка маршрута. Слож-	Надъ западнымъ порта-	

1.	2.	3.	4.	5.
Главный тоннель на Китайской-Восточной желѣзной дорогѣ, проходящій въ хребтѣ Большого Хингана; длиной около 3-хъ верстъ.		жители русскіе, есть немного китайцевъ. Почти всѣ жизненные запасы подвозятся по желѣзной дорогѣ изъ Бухэду.	мается, проходя черезъ поселокъ и оставляя къ югу желѣзнодорожную линію. Полотно дороги шоссировано щебнемъ. Постепенный, длиною около 3½ верстъ, подъемъ на перевалъ черезъ главную осевую цѣпь большого Хингана (3720 футъ). Ширина дороги до 15 шаговъ. Спускъ по косогору сѣверныхъ высотъ; начинается въ маленькой лощинѣ, затѣмъ обращается въ глубокое и узкое ущелье съ прорубленной просѣкой. Спускъ крутой, надо тормозить. По серединѣ дороги на протяженіи 300 шаговъ бревенчатая настилка, которую необходимо укрѣпить. Въ общемъ, зимой описанный спускъ очень труденъ.	
Разъѣздъ Петля.	4	4 двора (русскихъ).	Послѣ спуска дорога каменистая. Желѣзнодорожный проѣздъ. Дорога переходитъ на сѣверную сторону желѣзнодорожнаго полотна, затѣмъ на южную и у разъѣзда Салтаново — снова на сѣверную.	
Раз. Салтаново (закрытъ). Лагерь на баталіонъ пѣхоты 1-й бригады Заамурскаго округа.	5		Каменистое полотно; дорога приводитъ на станцію Бухэду. Ширина 8 шаговъ. Обочины топкія.	
Ст. Бухэду. Оборотное паровозное депо. Желѣзнодор. мастерскія.	7	350 дворовъ; главное населеніе—русскіе, 10 колодцевъ.	Дорога пересѣкаетъ нѣсколько разъ желѣзнодорожную линію. Полотно съ хорошимъ каменистымъ накатомъ. Шесть переправъ черезъ р. Ялъ.	6 небольшихъ бродовъ черезъ безымянные ручьи, легко проходимы.

6.	7.	8.
ная горная система. Крупный густой строевой лѣсъ.	ломъ трехъярусныя насыпныя изъ камня площадки. Обстрѣлъ до 5 верс. на западъ. У восточнаго портала съ сѣверной стороны насыпная каменная площадка высотой до 4 саженъ. Можетъ служить позиціей для роты; обстрѣлъ на 5 верстъ на юго-востокъ. Кромѣ того, удобная позиція по восточному скату, гдѣ раньше были тупики. У обоихъ порталовъ—орудія.	
Долина расширяется до $^3/_4$ вер., р. Ялъ. Берега долины—высокія горы, покрытыя сосновымъ лѣсомъ.		
У ст. Бухэду долина (Яробото), шириной до 2 вер. Въ 13 верст. къ юго-востоку, при впаденіи р. Хоригола въ р. Ялъ, командующая надъ долиной вершина. Затѣмъ уклонъ къ юго-востоку. Берега р. Ялъ болотисты, особенно въ періодъ дождей. Средняя глубина $2^1/_2$ фт., ширина до 15 шаг. Дно каменистое, теченіе быстрое.		На мѣстѣ палаточнаго лагеря у раз. Салтаново на 2 баталіона. Въ періодъ дождей сыро. Въ $^1/_4$ вер. къ сѣверу мѣсто для кухонь (р. Ялъ). Топливо на мѣстѣ.
	Въ виду котловины, окруженной довольно высокими крутыми горами, кромѣ фортовъ, Бухэду нельзя защитить.	Можетъ расположиться корпусъ квартиро-бивакомъ.

1.	2.	3.	4.	5.
Штабъ 1-й бригады Заамурскаго округа. Контора службы пути IV участка Кит.-Вост. ж. д. Продовольственный пунктъ. Важнѣйшая станція вблизи Хинганскаго тоннеля.				
Пос. Хориголъ. Карьеръ (не дѣйствуетъ). Большой складъ топлива.	12	18 двор. (русскихъ), рабочіе китайцы, 10 тыс. пуд. сѣна, 180 п. овса.	Отличная дорога въ уровень съ мѣстностью идетъ до разъѣзда Дыбель-деръ.	
Раз. Дыбель-деръ. Большой лѣсной складъ Китайской-Восточной желѣзной дороги.	8	12 двор. (русскихъ и китайскихъ), 2 колодца, глубиною до 2 саж., 1 тыс. п. сѣна.	Отъ разъѣзда вдоль линіи желѣзной дороги идетъ черезъ станцію Чжалантунь старый китайскій трактъ, брошенный съ проведеніемъ желѣзнодорожной линіи. На сѣверо же востокъ начинается путь на Цицикаръ. Долина р. Дыбель-деръ, шириною до 1 версты; въ дождевой періодъ грязна и тяжела для обозовъ. Пройдя 8 верстъ восточнымъ склономъ долины, дорога поворачиваетъ на востокъ въ вершину боковой пади и выводитъ на Цицикарскій перевалъ. Подъемъ около 2 1/2 вер., крутой, придется припрягать лошадей. Полотно каменистое, шириной до 15 шаговъ. Высшая точка подъема около 2 1/2 верстъ. На вершинѣ обонъ (около саженп высоты) изъ камней. Дорога идетъ просѣкой, кругомъ сосновый лѣсъ, къ спуску — березовый. Спускъ около 1 1/2 верстъ, крутой, надо тормозить. Дорога входитъ въ узкую падь, шириной до 1/2 вер., и представляетъ собой	

6.	8.	7.
У разъѣзда Дыбель-деръ дорога переходитъ линію желѣзной дороги черезъ южный переѣздъ разъѣзда.		

1.	2.	3.	4.	5.
			почти сплошную массу большихъ камней. Поэтому для облегченія лучше всего сдѣлать настилку хвороста, имѣющагося въ избыткѣ по скатамъ горъ. Понемногу долина расширяется и, пройдя 9 верстъ, выходитъ въ Арунскую падь, шириной до 2 вер.	
2 отдѣл. фанзы. Жилища русск. охотниковъ.	46		Постепенно долина расширяется до 4 верстъ и идетъ по берегу р. Аруна. Ширина дороги 25 шаг. Самой природой шоссирована гравіемъ; пѣхотѣ удобно идти по обочинамъ во взводной колоннѣ.	
Рѣка Арунъ.	2		Около 25 верстъ дорога при ширинѣ колеи въ 30 шаговъ, идетъ по лѣвому берегу р. Аруна, переходя пять ея притоковъ въ бродъ. Черезъ полверсты послѣ перваго брода — астрономическій пунктъ съ датой 1906 г.	Бродъ черезъ рѣку Арунъ, ширина 35 шаг., глубина 4 фт., дно — гравій, берега пологіе. Бродъ на правый берегъ, ширина 18 шаговъ, глубина 3—5 фт. Дно изъ большихъ камней, теченіе быстрое. Въ описываемый періодъ вода поднялась отъ идущихъ дождей. Для плотовъ или мостовъ матеріалъ — рощи по берегу рѣки. Бродъ черезъ 3 версты, шириной 25 шаг., глубиной 4½ фута. Бродъ (черезъ 4 в.) на правую сторону рѣки, ширина 15 шаговъ, глубина 4½ ф., очень быстрое теченіе, берега пологіе.
Дер. Салбачи (Салбучи).	37	8 двор., жители орочены. 19 головъ рог. скота, 80 пуд. чумизы; 30 п.	Направленіе дороги на юго-вост. Дорога очень хорошая, можно пѣхотѣ идти во взводной колоннѣ.	Бродъ черезъ притокъ Аруна, шириной 12 шаг., глубиной 2 фута. Черезъ двѣ версты

6.	7.	8.
Долина Аруна даже въ періодъ дождей вполнѣ доступна для движенія. Обходныя дороги вокругъ сопокъ коротки и не представляютъ затрудненій. Берега долины, преимущественно покрытые лѣсомъ, представляютъ крутые горные спуски и лишь мѣстами скалы.		Остановиться на бивакѣ удобно вездѣ. Хорошая вода, сочная трава, но никакого продовольствія для людей. Необходимо имѣть при себѣ двухдневный запасъ продовольствія.
На востокъ въ разстояніи 1½ верстъ дер. Обочи (6 дворовъ). Дорога идетъ точно горнымъ коридоромъ, шириной до 4 вер. По горамъ густой сосновый лѣсъ.		Бивакъ юго-восточнѣе деревни на двѣ пѣхотныя дивизіи. Мѣсто сухое. Запасовъ никакихъ. Топлива много.

1.	2.	3.	4.	5.
		муки, 150 пуд. картофеля, 300 пуд. рѣдьки, 15 куръ.		опять бродъ, шириной 10 шаговъ, глубиной 2½ фт. Дно каменистое, теченіе быстрое.
Дер. Обочи. Въ 1 верстѣ къ востоку отъ маршрута.	7	6 двор., жители солоны, 10 лошадей, 15 гол. рогатаго скота, 20 пуд. чумизы, 100 пуд. картофеля, 30 п. коровьяго масла.	Дорога шириной до 30 шаговъ, хорошо накатана, грунтъ — мелкій гравій, южнѣе дер., черезъ одну версту, дорога поворачиваетъ къ юго-востоку и, перейдя притокъ р. Аруна, уклоняется южнѣй на дер. Паентухай.	Бродъ черезъ притокъ р. Аруна, шириной 18 шаг., глубиной 2 фута; дно каменистое, теченіе среднее.
Дер. Паентухай (Пентухай).	9	4 двора, 5 фанзъ, жители солоны. 6 лош., 15 головъ рог. скота, 150 пуд. чумизы, 250 п. картофеля, 75 п. кор. масла, 100 пуд. рѣдьки.	Дорога хорошо накатана, шириной до 30 шаговъ, возможно движеніе въ ротной колоннѣ, въ 2 верст. къ юго-востоку отъ деревни дорога переходитъ рукавъ Аруна. Полотно дороги — легкій гравій.	Бродъ черезъ рѣку Арунъ, шириной 45 шаговъ, глубиной 8 футовъ; дно каменистое, теченіе быстрое.
Дер. Ильда. Въ 2 верстахъ восточнѣе маршрута.	8	3 двора, жители солоны. 4 лошади, 8 муловъ, 25 гол. рог. скота, 200 пудовъ чумизы, около 200 пуд. картофеля.	Дорога шириной до 30 шаговъ съ хорошо накатаннымъ полотномъ, въ ½ вер. отъ дер. Ильда дорога поворачиваетъ на юго-западъ, на дер. Дзимулунъ, до поворота въ направленіи на юго-востокъ дорога идетъ на дер. Мердынь и Хорчи.	
Дер. Мердынь.	2	2 двора, жители солоны. 4 лош., 5 гол. рогатаго скота; запасовъ нѣтъ.	Дорога хороша до 40 шаговъ ширины, возможно движеніе въ ротной колоннѣ, но въ сухое время года.	
Дер. Хорчи.	1¼	8 двор., жители солоны. 25 лош., 15 муловъ, 80 гол. рогатаго скота, 500 пуд. картоф., больше 100 пуд. кор. масла.	Ширина дороги около 30 шаг., полотно—гравій.	
Дер. Дзимулунъ (Еимулу).	4	9 дворовъ, 9 фанзъ, жители	Дорога шириной 30 шаговъ съ хорошимъ нака-	Передъ дер. Дзимулу бродъ черезъ

6.	7.	8.
Вокругъ деревни разбросаны лиственныя рощи.	На высотѣ, восточнѣе деревни позиція фронтомъ на югъ, на 2 баталіона. Обстрѣлъ на 8 верстъ.	Западнѣе деревни бивакъ на 1 полкъ. Запасовъ нѣтъ; топлива много, вода очень хорошая; мѣсто сухое.
Деревня окружена довольно густыми рощами; восточнѣе деревни—горы.	На высотахъ, восточнѣе деревни, на одинъ полкъ; обстрѣлъ на юго-востокъ —хорошій.	Сѣвернѣе деревни на 1 полкъ. Запасовъ нѣтъ; топливо подъ рукой; мѣсто сухое, вода очень хорошая.
	Восточнѣе деревни по скату горъ фронтомъ на юго-западъ; на одинъ баталіонъ.	Южнѣе деревни на 1 полкъ. Запасовъ недостаточно, мѣсто удобное, вода хорошая; топлива много подъ рукой.
Горы покрыты лѣсомъ.	Высоты къ сѣверу отъ деревни на одинъ полкъ,	Къ юго-западу отъ деревни бивакъ на дивизію.

1.	2.	3.	4.	5.
Мѣсто пребыванія солонскаго чиновника.		солоны. 100 шт. рогатаго скота, 500 пуд. чумизы, 300 п. картоф., большіе запасы кор. масла.	томъ по мелкому гравію подошла къ лѣвому берегу долины, туда же подошелъ рукавъ р. Аруна. Южнѣе падь суживается до 1/4 вер.	р. Арунъ 22 шага ширины, 3 1/2 фута глубины. Дно—гравій, теченіе быстрое.
Дер. Дзяргочь (Дзярючь).	11	4 двора, 6 фанзъ, жители солоны.	Дорога хорошая, полотно—гравій.	Въ 2 верстахъ къ югу бродъ черезъ р. Арунъ, ширина 35 шаговъ, глубина 3 1/2 фута, теченіе быстрое, дно твердое.
Дер. Усмынь (Салхычи). Сторожевой китайскій постъ. Чиновникъ и 7 солдатъ.	9	15 двор., жители солоны. 16 фанзъ, 120 гол. рогатаго скота, 600 п. чумизы, 600 п. картоф., 150 пуд. муки, 80 п. коровьяго масла, 100 куръ.	Дорога падью — хорошая, полотно твердое (гравій). Дальше дорога удобна только въ сухое время. Въ періодъ дождей вода въ рѣкѣ сильно подымается. Для переправы надо строить мосты или паромы. Матеріалъ на берегу рѣки.	
Дер. Надзь. Въ 3 верстахъ восточнѣе маршрута.	10	5 дворовъ, 7 фанзъ, жители солоны, запасовъ нѣтъ.		
Дер. Чіантарь (Чинтарь).	3 1/2	10 дворовъ, 13 фанзъ, жители солоны, 50 лошадей, 6 муловъ, 80 головъ рогатаго скота, 200 пудовъ чумизы, 350 пуд. картофеля.	Дорога тяжелая—4 брода. Между ними дорога хорошая; можно идти во взводной колоннѣ.	Четыре брода черезъ р. Арунъ передъ дер. Чіантарь, шириной до 45 шаговъ каждый, глубина до 6 ф. Теченіе быстрое, дно гравій, берега пологіе. Въ сухое время глубина брода до 2 футовъ.
Выемка въ валу Чингисъ-Хана.	10			
Дер. Кукуръ (Арчжанъ). Стоянка китайскихъ солдатъ. Одинъ конный взводъ съ офицеромъ. Граница между Бухтинскимъ и	6 1/2	6 дворовъ, 9 фанзъ, жители китайцы, 25 головъ рогатаго скота, 50 лош., 800 пуд. чумизы, 300 пуд. овса, 200 пуд. картофеля, 50 пуд. муки.	Дорога шириной до 30 шаговъ. Полотно ровное, твердое, грунтъ—солончаки. Направленіе маршрута дальше на югъ.	Бродъ черезъ Іенголъ, ширина 35 шаговъ, глубина 2 фута. Дно твердое, гравій. Берега пологіе, песчаные. Вода прозрачная.

6.	7.	8.
	фронтомъ на югъ. Обстрѣлъ и обзоръ до 10 верстъ.	Мѣстныхъ припасовъ недостаточно. Вода хорошая, топлива много.
Горы, съ движеніемъ къ югу, все уменьшаются. Покрыты довольно большимъ строевымъ лѣсомъ.	Высоты къ сѣверу и югу отъ деревни. На дивизію. Фронтомъ на юго-востокъ. Обстрѣлъ до 8 верстъ.	Восточнѣе деревни удобное мѣсто для бивака на двѣ пѣхотныхъ дивизіи.
Долина р. Аруна отошла влѣво. Горы уменьшаются, переходя въ небольшія возвышенности. Начинается степь. На западъ, долиной р. Іенголъ, ѣздятъ мѣстные жители черезъ постоялый дворъ Тягодянъ и ст. Чжалантунь на линію жел. дороги.	Сѣвернѣе деревни высоты для авангардной или арріергардной позиціи на бригаду; фронтомъ на югъ; обстрѣлъ на 10 вер.	Удобное бивачное мѣсто на дивизію у деревни по берегу рѣки. Топлива мало; жгутъ хворостъ и траву.

1.	2.	3.	4.	5.
Цицикарскимъ фудутунствами.				
Отдѣльная фанза.	4	1 фанза, 1 кол., жители 3 китайца.		
Дер. Кантинза.	16	4 двора, 1 колодецъ, 9 фанзъ, жители дауры. 200 пуд. чумизы, 50 пудовъ муки, 30 свиней.	Дорога ровная, шириной до 35 шаговъ, грунтъ черноземъ.	
Два постоялыхъ двора.	3	2 колодца по 2 сажени глубины, вода хорошая.		
Дер. Пальганза (Полиганза).	4	10 дворовъ, 21 фанза, жители дауры. 4 колодца, глуб. по $2^1/_2$ с., вода хорошая, 600 п. чумизы, 200 п. муки, 300 пуд. картофеля.	Старая дорога идетъ на деревню Ламуфанза. Новая въ 2 верстахъ западнѣе, выходитъ на старую, южнѣе Ламуфанза въ $4^1/_4$ верстахъ. Дорога хорошая, шириной отъ 18 до 23 шаговъ.	
Дер. Ламуфанза.	4	12 дворовъ, 34 фанзы, жители китайцы. 4 колодца глубиной до 2-хъ саженъ, вода хорошая, 500 пуд. чумизы, 300 п. муки, 500 пуд. картофеля, 200 пуд. рѣдьки.		
Дер. Силиту. Въ 4-хъ верстахъ восточнѣе маршрута.	6	16 дворовъ, 45 фанзъ, жители китайцы. 2 колодца $1^1/_2$ саж. глубины; вода хорошая.		
Дер. Ченди. Въ 1-й верстѣ западнѣе маршрута.	6 в. по большой дорогѣ отъ дерев. Ламуфанза.	13 дворовъ. 40 фанзъ, жители китайцы. 4 колодца, 300 пуд. чумизы, 100 пуд. муки, 600 пуд. картоф.	Дорога хорошая; шириной до 20 шаговъ; грунтъ черноземъ; глубина колеи въ дождливое время до 8 дюймовъ.	

6.	7.	8.
По бокамъ дороги разбросаны пашни. Большіе огороды съ рѣдькой; все больше и больше видно деревень въ окрестностяхъ съ приближеніемъ къ г. Цицикару. Ровная степь. Къ деревнѣ Кантинза сходится много проселочныхъ дорогъ изъ окрестныхъ деревень.		
На этомъ участкѣ къ большой дорогѣ выходитъ много проселочныхъ дорогъ изъ окрестныхъ деревень.		Бивачное мѣсто на одну бригаду.
Степь. Вокругъ деревень, которыя видны съ большой дороги, китайскія пашни.		Къ востоку отъ д. Ченди на одну дивизію; расположиться удобно квартиробивачно.

1.	2.	3.	4.	5.
Дер. Удяза. 1½ вер. восточнѣе маршрута.	2 в. по большой дорогѣ.	19 двор., 43 фанзы; жители китайцы. 4 колодца, 500 пуд. чумизы, 80 пуд. муки, 300 пуд. картофеля, 100 пуд. гаоляна.	Дорога удобна для движенія всѣхъ трехъ родовъ оружія и обозовъ, ширина до 20 шаговъ, глубина колеи до 10 дюйм.	
Дерев. Шенгапауза. Въ 1½ вер. западнѣе маршрута.	Въ 2½ верст. по большой дорогѣ отъ высоты Удяза	34 двора, 73 фанзы, жители китайцы. 11 колодцевъ, глубина до 2½ саж.; 1½ тыс. пуд. чумизы, 500 п. муки, 800 пуд. гаоляна, 1000 п. картоф., 50 лошадей, 60 мул., 150 гол. рогат. скота.		
Дер. Чидедянъ. Постъ китайск., войскъ 10 конн. солдатъ.	3 в. по большой дорогѣ отъ дерев. Шенгапауза.	18 двор., 41 фанза, жители китайцы. 3 колодца, глубин. до 3 саж., вода хорошая, 700 п. чумизы, 400 п. гречихи, 200 п. муки, 500 пуд., овса, 400 свиней.	Дорога ровная, идетъ степью; грунтъ — черноземъ; ширина дороги до 20 шаговъ, глубина колеи въ періодъ дождей въ ½ аршина. Дорога идетъ на югъ черезъ деревню Шнуртунь.	
Дер. Шнуртунь.	3	13 двор., 20 фанзъ, жители китайцы. 2 колодца, вода хорошая, ея вполнѣ достаточно, 100 пуд. чумизы, 20 пуд. муки, 80 свиней.		
Деревня Тахурдинъ.	3	19 двор., 28 фанзъ, жители китайцы. 8 колодцевъ, 1000 п. овса, 600 п. чумизы, 250 пуд. муки, 200 пуд. гречихи, 500 п.	Хорошая дорога, грунтъ—черноземъ. Проходима для всѣхъ родовъ оружія и обозовъ. Пройдя 3 версты, дорога поворачиваетъ къ востоку на деревню Паочентунь; на этомъ участкѣ дорога не-	

6.	7.	8.
Ровная степь, съ небольшими буграми.		Западнѣе большой дороги между деревнями Шенгапауза и Чидедянъ—квартиро-бивакъ на одну дивизію.
Степь. Въ 4 верстахъ южнѣе дер. Чидедянъ можно выйти на новую дорогу черезъ деревню Яуденъ и дальше, прямо на дер. Хара и къ переправѣ. Пашни. Берега р. Нонни.		
Холмистая степь.	Южнѣе дер. Тахурдинъ на одну бригаду, фронтомъ на югъ; обстрѣлъ и обзоръ до 10 верстъ.	Въ окрестностяхъ дер. Тахурдинъ квартиро-бивакъ на одну дивизію. Топлива очень мало.

1.	2.	3.	4.	5.
		картофеля, 100 гол. рог. скота, 80 лошадей.	удобна до самой деревни Хара, такъ какъ проходитъ среди пашенъ; здѣсь полотно дороги имѣетъ колеи до 3/4 аршина, такъ что для движенія обозовъ въ особенности въ дождливый періодъ дорога очень тяжела. Жители предпочитаютъ ѣздить на Цицикаръ новой дорогой, которая идетъ отъ деревни Шнуртунь черезъ Яуденъ и дальше на Хара.	
Дер. Яуденъ.	3 1/4 в. отъ дерев. Шнуртунь по новой большой дорогѣ.	6 дворовъ, 8 фанзъ, жители китайцы. 3 колодца, глубин. до 1 1/2 саж., вода хорошая, 800 п. овса, 1 1/2 тыс. пуд. чумизы, 100 пуд. гречихи, 80 лошад., 50 мул., 200 шт. рогат. скота.		
Дерев. Паочентунь (Ячентунь).	9	20 двор., 37 фанзъ, жители китайцы. 350 п. чумизы, 200 п. гречихи, 500 п. картофеля, 120 лошад., 200 шт. рог. скота.	Дорога по чернозему, шириной до 15 шаговъ, въ дождливое время очень тяжелая; глубина колеи до 3/4 аршина; отъ дер. Паочентунь дорога поворачиваетъ на югъ.	
Деревня Хара (Харатунь).	4	35 двор., 95 фанзъ, жители китайцы, занимаются рыболовствомъ въ р. Нонни. 500 п. чумизы, 400 п. картофеля, 70 лошад., 150 свиней.	Хорошая дорога по песку. Послѣ первой переправы по ровной глинистой поверхности, ширина дороги до 20 шаговъ.	Въ 1 вер. южнѣе дер. Хара паромная переправа черезъ р. Нонни. Берега и дно песчаные; ширина 150 шаговъ. Посрединѣ р. островъ, 20 шаг. шириной; глубина рѣки до 3 саж., теченіе быстрое. Матеріалъ для наводки моста или парома можно достать въ деревнѣ. Паромъ поднимаетъ 30 лошадей и столько же людей.

6.	7.	8.
Песчаный холмистый берегъ р. Нонни съ рѣдкимъ кустарникомъ.	На одинъ полкъ, фронтомъ на юго-востокъ; южнѣе деревни; обзоръ и обстрѣлъ на 8 верстъ.	Къ сѣверо-востоку отъ деревни по берегу рѣки Нонни на одну бригаду.

1.	2.	3.	4.	5.
				На паромѣ работаетъ 6 китайцевъ; въ 3 верстахъ къ югу переправа черезъ второй рукавъ р. Нонни; 90 шаговъ ширины, 1 1/2 саж. глубины; теченіе быстрое, дно песчаное. Паромъ поднимаетъ до 20 лошадей и людей. Въ 1 1/2 верстахъ южнѣе бродъ черезъ затонъ, шириной 45 шаговъ, 1 1/2 саж. глубиной въ дождливое время, въ обыкновенное же время около аршина.
Гор. Цицикаръ (Букуй).		Главный городъ Хэйлундзянской провинціи расположенъ на лѣвомъ берегу р. Букуй-цзянъ, которая извѣстна у насъ подъ названіемъ Нонни; мѣсто положенія города имѣетъ видъ песчаной террасы и отдѣлено отъ главнаго русла рѣки островомъ и протокою. Цицикаръ основанъ въ царствованіе Императора Канъ-Си (1661—1722 г.) какъ оборонительный пунктъ въ сѣверной Маньчжуріи. Предполагалось построить городъ на правомъ берегу рѣки, гдѣ въ данное время находится деревня Чачагаръ или Цицикаръ, но въ виду того, что въ періодъ половодья эта мѣстность заливается водой, городъ Букуй выстроенъ на теперешнемъ мѣстѣ. Городъ обнесенъ двумя стѣнами, которыми раздѣляется на двѣ части, внутреннюю и внѣшнюю; внѣшняя сторона просто глинобитная, а внутренняя сложена изъ кирпича, здѣсь-то и находятся всѣ правительственныя учрежденія, домъ губернатора и телеграфная станція. Городскихъ воротъ 6, главныя на сѣверѣ и на югѣ, по Айгуньской и Гиринской дорогамъ; ворота эти запираются съ наступленіемъ сумерекъ деревянными, окованными желѣзомъ, дверями. Цицикаръ это бойкій и богатый городъ, съ кирпичными зданіями. Съ сѣвера на югъ черезъ городъ проходитъ главная улица, на которой и находятся всѣ лучшія лавки города. Цицикаръ резиденція губернатора. Значительный гарнизонъ китайскихъ войскъ съ артиллеріей; Русское и Японское Консульства. Отдѣленіе Русско-Китайскаго банка. Русскій телефонъ на ст. Цицикаръ. Небольшая китайская паровая мукомольня. Узелъ грунтовыхъ дорогъ на Дыбель-деръ, Чжалантунь, Турчиха, Хурхура, Фуляэрди, г. Бодунэ, г. Хуланьченъ, г. Мергенъ. Строится ж. д. къ ст. Цицикаръ. Жителей въ г. Цицикарѣ насчитываютъ до 70,000, но точную цифру возстановить невозможно, какъ говорятъ мѣстныя власти. Въ числѣ мѣстныхъ жителей-китайцевъ находится нѣсколько тысячъ китайцевъ-магометанъ.	

6.	7.	8.
Въ окрестностяхъ города мѣстность песчаная; группы деревень въ окрестностяхъ города; деревни окружены рощами. Въ періодъ дождей къ Цицикару подъѣхать обозу и артиллеріи очень трудно, дороги сильно разъѣзжены, липкая грязь, глубина колеи до $^1/_2$ аршина.		Квартиро - бивакъ на корпусъ. Продуктовъ, фуража и топлива вполнѣ достаточно.

МАРШРУТЪ

Отъ города Хайлара

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и мѣста ночлеговъ.	Число верстъ между пунктами.	Число дворовъ, колодцевъ и жителей въ каждомъ пунктѣ.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и мѣста бродовъ.
Гор. Хайларъ расположенъ въ 5 верст. отъ рѣки того же названія, на ея притокѣ Ибинь-голѣ; расположенъ въ центрѣ дорогъ въ Ургу, Цицикаръ, Далай-Норъ, Ганьчжуръ и къ русской границѣ, состоитъ изъ китайскаго поселка и русскаго желѣзнодор. городка. Экономическое значеніе Хайлара постепенно усиливается; благодаря устанавливающимся торговымъ сношеніямъ съ монголами, въ особенности усилилась торговля шерстью.	30	Дворовъ 196, русскихъ жителей 1,200, китайцевъ около 3,000. Колодцевъ 18, лошадей 120, головъ рог. скота 40, число повозокъ 28.	По выходѣ изъ Хайлара дорога идетъ на югъ по долинѣ р. Ибинь-гола, переходитъ ее въ бродъ у ф. Найтунь. На правомъ берегу, при подъемѣ на возвышенную прибрежную террасу, отдѣляетъ вѣтку на югъ. Дорога наѣзжена, проходитъ по песчано-каменистому грунту; крутыхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ, удобопроходима во всякое время года. Движеніе возможно во взводныхъ колоннахъ, обозы въ 2 повозки. Движеніе по сторонамъ дороги возможно для всѣхъ родовъ оружія резервными колоннами.	Переправа въ бродъ черезъ рѣку Ибинь-голъ у дер. Найтунь возможна для всѣхъ родовъ оружія и обозовъ во всякое время года.
Правый берегъ р. Синь-хэ.	29	Мѣстность не населенная.	Достигнувъ р. Синь-хэ, дорога принимаетъ болѣе восточное направленіе и постепенно переходитъ въ рядъ колей, которыя можно замѣтить лишь по болѣе темному цвѣту травы, грунтъ песчано-каменистый, покрытый травой, крутыхъ подъемовъ и спусковъ нѣтъ. Движеніе	Нѣтъ.

*) Развѣдка офицеровъ Заамурскаго округа пограничной стражи.

№ 27 *).

до разъѣзда Фулярди.

6.	7.	8.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, озера, лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста, удобство для расквартированія войскъ.
Дорога пролегаетъ по долинѣ рѣки Ибинь-гола, а затѣмъ по всхолмленной мѣстности. Рѣка Ибинь-голъ, шириной около 100 саж., глубиной около 1 1/2 арш., но обладаетъ отлогими берегами, открытыми и вездѣ доступными; вода годится для варки пищи, питья и водопоя лошадей. Вблизи р. Синь-хэ попадаются незначительныя сосновыя рощи. Прилегающая къ дорогѣ мѣстность удобна для дѣйствія всѣхъ родовъ оружія.	Нѣтъ.	Въ гор. Хайларѣ и тутъ же возлѣ него по берегу р. Ибинь-гола возможно расположить квартиро-бивачнымъ порядкомъ 2 дивизіи пѣхоты и полкъ кавалеріи, фуражъ и провіантъ необходимо доставлять по желѣзной дорогѣ. Въ самомъ же городѣ можно найти около 500 п. ячменя, 200 пуд. муки, около 3,000 п. сѣна и незначительное количество остальныхъ припасовъ.
Дорога пролегаетъ по слабо всхолмленной, покрытой густой растительностью, мелко-каменистой мѣстности, изрѣдка попадаются рѣдкія сосновыя рощи и отдѣльныя хвойныя деревья. Мѣстность въ тактическомъ отношеніи удобна для всѣхъ родовъ оружія. Вода на всемъ переходѣ не встрѣчается, необходимо везти съ собой.	Нѣтъ.	Правый берегъ р. Синь-хэ можетъ служить мѣстомъ бивака для баталіона пѣхоты и эскадрона кавалеріи. Фуражъ и продовольствіе необходимо имѣть съ собой; топливо въ близлежащей сосновой рощѣ.

1.	2.	3.	4.	5.
			возможно взводными колоннами, обозы въ 3 повозки. По сторонамъ резервными колоннами. Дорога удобопроходима для всѣхъ родовъ оружія во всякое время года.	
Дзалынь-Обо. Служитъ мѣстомъ сбора на богомолье разъ въ году, въ концѣ августа, бурятъ-шаманистовъ.	30	Мѣстность не населенная.	Достигнувъ Дзалынь-Обо, дорога переходитъ на лѣвый берегъ р. Синь-хэ и, повернувъ на сѣверо-востокъ, идетъ по правому ея берегу по склону прибрежныхъ высотъ; полотно дороги твердое, мелкокаменистое. Движеніе возможно: пѣхота по отдѣленіямъ, кавалерія по шести, артиллерія въ одно орудіе, обозъ въ одну повозку. Движеніе по сторонамъ дороги невозможно. Дорога удобопроходима во всякое время года.	Переправа въ бродъ черезъ рѣку Синь-хэ на лѣвый ея берегъ возможна во всякое время года для всѣхъ родовъ оружія.
Лѣвый берегъ р. Синь-хэ около высокой сопки съ чернымъ громаднымъ гранитомъ, виднымъ по пути слѣдованія верстъ за 12.	27	Мѣстность не населенная.	Перейдя въ бродъ на правый берегъ р. Синь-хэ, дорога постепенно поднимается на одинъ изъ отроговъ Хингана, длина подъема около 2 верстъ, припряжки лошадей къ обозамъ и орудіямъ не потребуется, спускъ съ хребта болѣе коротокъ и болѣе крутой, припряжки и тормозовъ не потребуетъ, ширина дороги около сажени, движеніе возможно вздвоенными рядами, по три и одно орудіе. Движеніе по сторонамъ дороги невозможно, дорога удобопроходима во всякое время года.	Переправа въ бродъ на правый берегъ р. Синь-хэ возможна для всѣхъ родовъ оружія и обозовъ во всякое время года.
Лѣвый берегъ р. Голдунъ вблизи перевала Кукицилао.	28	Мѣстность не населенная.	Спустившись въ долину рѣки Голдунъ, дорога направляется лѣвымъ ея берегомъ; достигнувъ черной сопки въ 15 верстахъ восточнѣе станціи Унуръ, дорога переходитъ на пра-	Переправы въ бродъ черезъ рѣки Голдунъ и Уктъ возможны для всѣхъ родовъ оружія за исключеніемъ весенняго и осенняго по-

6.	7.	8.
Дорога пролегаетъ долиной р. Синь-хэ, ширина долины вначалѣ около 1½ версты, постепенно суживается, по мѣрѣ подъема вверхъ по теченію. Долина окаймлена высокими отвѣсными сопками. Ширина рѣки Синь-хэ около 15 шаговъ, глубина около 1½ аршина, берега отвѣсные, покрытые густымъ тальникомъ, растущимъ узкой полосой около самой воды, вода пригодна для варки пищи, питья и водопоя. Въ тактическомъ отношеніи дорога представляетъ дефиле, обойти которое пѣхотѣ и горной артиллеріи возможно.	Наиболѣе выгодной позиціей можетъ служить мѣстность около Дзалынь-Обо, какъ закрывающая входъ и выходъ изъ долины р. Синь-хэ. Фронтъ позиціи обращенъ на сѣверо-востокъ.	Мѣстомъ для бивака баталіона можетъ служить площадь Дзалынь-Обо. Фуражъ и продовольствіе необходимо имѣть съ собой; топливо въ близлежащей сосновой рощѣ, расположенной на правомъ берегу р. Синь-хэ.
На пути на окрестныхъ видимыхъ сопкахъ попадаются отдѣльныя низкорослыя березки, растущія по линіи водораздѣла сопокъ; склоны хребта Кукицилао покрыты тонкимъ березовымъ лѣсомъ, густымъ настолько, что движеніе по нему въ сторонѣ отъ дороги затруднительно даже для пѣшехода; на западномъ склонѣ лѣсъ много рѣже. Въ тактическомъ отношеніи мѣстность для дѣйствія войскъ всѣхъ родовъ оружія неудобна.	Наиболѣе выгодной позиціей можетъ быть тѣснина въ верховьяхъ рѣки Синь-хэ, вблизи перевала Кукицилао, какъ закрывающая доступъ въ долину рѣки Унуръ и къ линіи Кит.-Вост. желѣзной дороги, удобна для занятія двумя ротами при двухъ горныхъ орудіяхъ, обойти ее по сторонамъ очень трудно. Фронтъ позиціи обращенъ на сѣверо-западъ.	На переходѣ мѣстъ, удобныхъ для бивачнаго расположенія, нѣтъ, въ случаѣ же необходимости войска возможно расположить на лѣвомъ берегу р. Синь-хэ на склонѣ прибрежныхъ высотъ около сопки съ чернымъ гранитомъ; возможно расположить около баталіона; фуража и продовольствія на мѣстѣ нѣтъ. Топлива вполнѣ достаточно.
Дорога пролегаетъ по долинѣ, окаймленной лѣсистыми сопками. Рѣки Голдунъ и Уктъ берутъ начало въ отрогахъ Хингана, ширина ихъ около 1 сажени, глубина ординара около 1½ аршина,	Нѣтъ.	Мѣстомъ, удобнымъ для бивака для баталіона пѣхоты, можетъ служить ровная площадка на лѣвомъ берегу рѣки Голдуна въ 9 верстахъ отъ перевала Кукицилао. Запасы про-

1.	2.	3.	4.	5.
			вый берегъ р. Уктъ. Дорога пролегаетъ по грунту, поросшему травой (на тонкомъ слоѣ чернозема, смѣшаннаго съ мелкой галькой); во время дождей попадаются мѣста, могущія затруднить движеніе артиллеріи и обозовъ, исправить можно незначительными саперными работами. Движеніе по три, вздвоенными рядами, въ одно орудіе; по сторонамъ дороги движеніе невозможно.	ловодья, а также послѣ большихъ ливней, въ каковое время придется устраивать мосты на козлахъ, матеріалъ для чего имѣется въ достаточномъ количествѣ на близлежащихъ сопкахъ.
Верховья рѣки Уктъ.	26	Мѣстность не населенная.	Приближаясь къ перевалу черезъ Хинганъ, дорога принимаетъ лѣсной характеръ: на пути встрѣчается масса поваленныхъ деревьевъ, которыя иногда затруднятъ движеніе артиллеріи и обозовъ; по обѣ стороны перевала потребуется расчистка дороги, всего на разстояніи 7—8 верстъ; кромѣ того, на восточной сторонѣ, въ дождливое время, потребуется на такихъ мѣстахъ устройство бревенчатой настилки. Подъемъ около версты; понадобится припряжка къ обозамъ и орудіямъ. Движеніе пѣхоты, кавалеріи рядами, артиллеріи въ одно орудіе. Движеніе по сторонамъ невозможно.	Нѣтъ.
Верховья рѣки Харигола.	30	Мѣстность не населенная.	Дорога пролегаетъ по твердому каменистому, какъ будто шоссированному грунту, крутыхъ спусковъ и подъемовъ не встрѣчается. Движеніе возможно: пѣхота вздвоенными рядами, кавалерія по три, артиллерія въ одно орудіе. Движеніе по сторонамъ дороги невозможно.	Переправы въ бродъ черезъ рѣку Харигола возможны для всѣхъ родовъ оружія во всякое время года.

6.	7.	8.
берега отлогіе, открытые, вода годится для питья, варки пищи и водопоя. Сопки покрыты тонкимъ березовымъ лѣсомъ, изрѣдка попадается лиственница. Въ сторонѣ отъ дороги мѣстность трудно проходима даже для пѣхоты.		довольствія и фуража необходимо имѣть съ собой. Топливо (сырое) можно найти на близлежащихъ окрестныхъ сопкахъ.
Склоны Хингана покрыты густой чащей лѣса. Вершины покрыты лиственницей, ниже идетъ береза и мелкій дубъ, по мѣрѣ пониженія гуща зарослей уменьшается, долины открытыя, поросшія густой травой. Грунтъ на склонахъ и въ долинахъ рыхлый, иногда даже болотистый, покрытъ безпорядочно упавшими деревьями и кустарниками, что является серьезнымъ препятствіемъ для передвиженія даже отдѣльнаго пѣхотинца. Зимой Хинганъ покрывается толстымъ слоемъ снѣга.	Наиболѣе выгодной позиціей можетъ служить тѣснина въ верховьяхъ р. Уктъ, прикрывающая перевалъ черезъ главный массивъ Хингана, удобна для занятія ея двумя орудіями горными и двумя ротами пѣхоты, обойти ее по сторонамъ очень трудно.	Мѣстъ, удобныхъ для бивака, на переходѣ нѣтъ, за исключеніемъ небольшой наклонной площадки, вблизи поворота дороги къ перевалу; расположить можно около 3 ротъ. Запасовъ продовольствія и фуража на мѣстѣ нѣтъ.
Дорога пролегаетъ по лѣсистой долинѣ, постепенно расширяющейся внизъ по теченію рѣки Харигола. Рѣка Хариголъ, шириной около сажени, глубиной около аршина; берега пологіе, открытые, вода годна для питья, варки пищи и водопоя; прилегающая мѣстность удобна лишь для дѣйствія пѣхоты.	Нѣтъ.	Мѣстомъ, удобнымъ для бивака баталіона пѣхоты, можетъ служить площадка на лѣвомъ берегу Харигола при послѣднемъ пересѣченіи ея дорогой. Запасовъ фуража и продовольствія на мѣстѣ нѣтъ. Топливо—вблизи на сопкахъ.

1.	2.	3.	4.	5.
Лѣвый берегъ рѣки Харигола въ 10 вер. отъ линіи Кит.-Вост. ж. д.	14	Домовъ 18, колодц. 3, одна водокачка, жителей 50 душъ, телѣгъ 5, лошадей 18.	Дорога пролегаетъ по твердому, каменистому грунту; только вблизи станціи Ялъ дорога пересѣкаетъ ручей съ болотистыми берегами на протяженіи около $^3/_4$ версты, гдѣ потребуется устройство гати; камни и фашины находятся вблизи. Движеніе возможно: пѣхота вздвоенными рядами, кавалерія по три, артиллерія въ одно орудіе. Движеніе по сторонамъ дороги невозможно.	Переправа въ бродъ черезъ верховья р. Ялъ возможна въ сухое время для всѣхъ родовъ оружія, во время разливовъ необходимо устройство мостовъ на козлахъ, матеріалъ для чего имѣется на мѣстѣ. Остальные броды проходимы всегда для всѣхъ родовъ оружія.
Разъѣздъ Дыбель-деръ; въ настоящее время разъѣздъ закрытъ, функціонировалъ только въ военное время; возлѣ него русскій поселокъ, населенный дровосѣками и возчиками дровъ для нуждъ желѣзной дороги.	15			
Станція Ялъ расположена на равнинѣ на лѣвомъ берегу рѣки Ялъ, станція 3-го класса; въ военное время оттуда отправлялись большіе запасы дровъ для нуждъ арміи и желѣзной дороги; вблизи станціи русскій поселокъ, половина домовъ нежилыхъ, окна, двери заколочены. Жители занимаются рубкой и подвозомъ лѣса на линію желѣзной дороги.	30	Дворовъ 23, колодц. 4, водокачка 1, жителей 50, лошадей 18, рогат. скота 9 шт.	Дорога идетъ все время вдоль линіи желѣзной дороги по твердому, каменистому грунту, крутыхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ на дорогѣ попадаются большія каменныя глыбы. Движеніе возможно: пѣхота вздвоенными рядами, кавалерія по три, артиллерія въ одно орудіе. Движеніе по сторонамъ дороги невозможно.	Переправы въ бродъ черезъ рѣку Ялъ въ сухое время возможны для всѣхъ родовъ оружія; во время разлива необходимо строить мосты на козлахъ, прикрѣпляя ихъ основательно къ берегу, въ виду крайне быстраго теченія рѣки. Матеріалъ для постройки на мѣстѣ.
Станція Баримъ. Станція 3 класса расположена между круглыми высокими отвѣсными, лѣсистыми сопками; вблизи станціи маленькій русскій поселокъ. Станція Баримъ расположена вблизи сліянія	29	Дворовъ 9, колодц. 3, водокачка 1, жителей 30, лошадей 4, рогатаго скота 3.	Дорога пролегаетъ по твердому, каменистому грунту, представляющему собой великолѣпную шоссировку. Движеніе возможно: въ колоннахъ по три, вздвоенными рядами, артиллерія въ одно орудіе. Движеніе по сторонамъ дороги невозможно.	Переправы черезъ рѣки Ялъ и Баримъ возможны въ сухое время для обозовъ и войскъ всѣхъ родовъ оружія; во время половодья необходимо строить мосты на козлахъ, матеріалъ для чего имѣется на мѣстѣ.

6.	7.	8.
Долина р. Ялъ представляетъ собой впадину, начинающуюся у Джыдынскаго хребта; съ сѣвера и востока къ долинѣ подходитъ много большихъ и малыхъ падей, служащихъ долинами притоковъ; по мѣрѣ теченія, долина р. Ялъ постепенно уширяется, ширина ея около станціи Ялъ около версты, долину окружаютъ крутыя сопки, покрытыя лѣсомъ.	Нѣтъ.	Бивакомъ для полка пѣхоты и кавалеріи можетъ служить равнина около разъѣзда Дыбель - деръ. Фуражъ и продовольствіе необходимо подвезти по желѣзной дорогѣ. Топливо имѣется на мѣстѣ.
Дорога пролегаетъ по долинѣ р. Ялъ, окаймленной крутыми лѣсистыми сопками. Ширина рѣки Яла около 2 саж., глубина около $1^1/_2$ аршина, во время разливовъ глубина почти удваивается, теченіе быстрое, дно песчаное, берега пологіе, покрытые густымъ кустарникомъ, почти всюду доступные, во время разлива рѣка развѣтвляется на нѣсколько рукавовъ, вода годится для варки пищи, питья и водопоя лошадей. Вся долина покрыта густой травой.	Нѣтъ.	Мѣстомъ, удобнымъ для бивака полка пѣхоты и кавалеріи съ обозами, можетъ служить терраса около второй путевой казармы, считая отъ станціи Ялъ. Фуражъ и продовольствіе можно подвезти по желѣзной дорогѣ. Топлива достаточно на мѣстѣ.
Дорога пролегаетъ по долинѣ рѣки Ялъ, которая по мѣрѣ теченія внизъ постепенно уширяется, вблизи ст. Баримъ рѣка образуетъ нѣсколько малыхъ острововъ. Берега рѣки покрыты мелкимъ густымъ кустарникомъ, теченіе рѣки быстрое. Вода годится для питья, варки пищи и водопоя лошадей.	Наиболѣе выгодной позиціей для баталіона пѣхоты при 2 орудіяхъ могутъ быть высоты, лежащія немного западнѣе станціи Халасу съ большимъ обстрѣломъ по всей долинѣ р. Яла, обходъ возможенъ, въ особенности съ сѣверной стороны, фронтъ позиціи обращенъ на юго-западъ.	Мѣстомъ, удобнымъ для бивака полка пѣхоты или кавалеріи съ артиллеріей, будетъ ровная площадь на берегу р. Ялъ, вблизи недостроенной путевой полуказармы, въ 4 верст. отъ станціи Халасу. Запасовъ фуража и продовольствія нѣтъ. Топлива достаточно на мѣстѣ.

1.	2.	3.	4.	5.
рр. Барима и Яла. Вблизи станціи въ малыхъ размѣрахъ производится ломка камня.				
Станція Халасу, станція 3-го класса, вблизи станціи молочная ферма, а также нѣсколько китайскихъ фанзъ, жители которыхъ занимаются огородничествомъ, станція имѣетъ лишь только промежуточное значеніе.	30	Домовъ 9, колодц. 2, водокачка 1, жителей 34, лошадей 3, рогатаго скота 24.	Дорога проходитъ по твердому мелко-каменистому грунту, крутыхъ спусковъ и подъемовъ не встрѣчается, движеніе возможно по отдѣленіямъ, кавалерія по шести, артиллерія въ одно орудіе. Движеніе по сторонамъ дороги возможно тѣми же колоннами, за исключеніемъ послѣднихъ 5 верстъ, около Джелантуня, гдѣ двигаться по сторонамъ невозможно.	Переходъ въ бродъ черезъ рѣку Ялъ въ сухое время возможенъ для всѣхъ родовъ оружія; во время половодья необходимо устройство мостовъ на козлахъ, матеріалъ на мѣстѣ.
Станція Джелантунь, одна изъ наиболѣе важныхъ и большихъ станцій западной вѣтки Кит.-Вост. ж. д.; депо, большіе запасы топлива, дровъ и угля, вблизи станціи значительный русскій и китайскій поселокъ. Джелантунь лежитъ въ узлѣ пересѣченія торговыхъ дорогъ: Цицикаръ, Ганьчжуръ, Хайларъ, а также дорогъ, ведущихъ изъ Цицикара въ хошуны Сѣвернаго Горлоса и Дурбета. Джелантунь ведетъ обширную торговлю скотомъ.	30	Домовъ 140, колодцевъ 23, водокачекъ 2, жителей 4200, лошадей 84, рогатаго скота 42, овецъ 130.	Дорога пролегаетъ по болотистому грунту, въ дождливое время во многихъ мѣстахъ потребуется устройство гати, фашины для которой имѣются тутъ же подъ рукой. Движеніе возможно въ колоннахъ: вздвоенными рядами, по три и въ одно орудіе, движеніе по сторонамъ дороги невозможно, вслѣдствіе тонкости грунта; лежащій на пути Валъ Чингисъ-хана представляетъ собой насыпь, вышиной около 1 1/2 аршина и шириной около 1 сажени, тактическаго значенія не имѣетъ.	Нѣтъ.
Станція Чингисъ-ханъ, станція 3-го класса расположена въ пустынной мѣстности.	30	Домовъ 9, жителей 40, колодцевъ 3, рогатаго скота 4.	Дорога пролегаетъ по твердому грунту, поросшему густой травой, и идетъ, все время придерживаясь полотна желѣзной дороги. Движеніе возможно по	Нѣтъ.

6.	7.	8.
Около Джелантуня рѣка Ялъ достигаетъ до 25 шаговъ ширины при ординарномъ уровнѣ воды, во время половодья ширина ея увеличивается и рѣка раздѣляется на нѣсколько рукавовъ, образуя довольно значительные острова, берега рѣки пологіе, покрыты мелкимъ кустарникомъ на разстояніи почти версты отъ рѣки.	Нѣтъ.	Мѣстомъ для бивака баталіона можетъ служить ровная площадь около 2-го разъѣзда, считая отъ станціи Халасу. Фуража, продовольствія на мѣстѣ не имѣется, топлива вполнѣ достаточно.
На этомъ участкѣ долина рѣки Яла образуетъ растянутый эллипсисъ, по короткой оси котораго протекаетъ рѣка. Середина, болотистая равнина, прорѣзанная нѣсколькими рукавами рѣки Яла, высыхающими во время лѣта. Берега рѣки пологіе, поросшіе густымъ большимъ тальникомъ, дно рѣки твердое, песчаное, ширина около 3 саженей, во время разлива увеличивается почти въ 4 раза. Вода годится для варки пищи, питья и водопоя лошадей.	Нѣтъ.	Прекраснымъ мѣстомъ для бивака дивизіи пѣхоты или кавалеріи съ артиллеріей можетъ служить терраса на берегу рѣки Ялъ, возлѣ станціи Джелантунь. Запасы продовольствія: муки 200 п., картофеля 1,000 п.; фуража: сѣна 5,000 п., ячменя около 1,000 п. Топливо въ большомъ количествѣ на мѣстѣ.
Въ нѣсколькихъ верстахъ отъ станціи Чингисъ-ханъ дорога поднимается на возвышенное плато, расположенное между рѣками Яломъ и Нонни. Мѣстность пустынная, безлѣсная и только по	Нѣтъ.	Нѣтъ.

1.	2.	3.	4.	5.
Станція Нянь-зынь-шань, станція расположена въ пустынной мѣстности.	29	Домовъ 8, колодцевъ 2, жителей 29, рогатаго скота 2.	отдѣленіямъ по шести, артиллерія въ одно орудіе. По сторонамъ дороги движеніе возможно въ тѣхъ же колоннахъ.	
Станція Турчиха, вблизи станціи нѣсколько русскихъ домиковъ, населенныхъ русскими и китайцами.	30	Домовъ 8, колодцевъ 3, водокачка 1, жителей 48.	Грунтъ дороги твердый, крутыхъ спусковъ и подъемовъ не встрѣчается. Дорога наѣзжена, идетъ вдоль полотна желѣзной дороги. Ширина дороги около $1^1/_2$ саж. Движеніе возможно по отдѣленіямъ, по шести и въ одно орудіе. По сторонамъ движеніе возможно въ тѣхъ же колоннахъ.	Нѣтъ.
Разъѣздъ Хурхура.	17	Домовъ 3, колодецъ 1, жителей 18.		
Разъѣздъ Фулярди, вблизи поселокъ, населенный русскими и китайцами; мѣсто погрузки значительныхъ партій хлѣба. Важенъ, какъ стратегическій пунктъ, прикрывающій мостъ на рѣкѣ Нонни.		Домовъ 140, колодцевъ 19, жителей 230, лошадей 30, рогатаго скота 23.		

6.	7.	8.
мѣрѣ приближенія къ Нонни изрѣдка попадаются отдѣльныя деревья и рѣдкія маленькія рощи. Около ст. Чингисъ-ханъ мѣстность носитъ болѣе волнистый характеръ.		
Мѣстность представляетъ слегка всхолмленную равнину, покрытую рѣдкими селеніями и почти на три четверти занятую пашнями; въ 2 верстахъ отъ дороги протекаетъ р. Ялъ, прибрежная долина покрыта густой травой, а самые берега поросли густымъ высокимъ тальникомъ. Общій наклонъ мѣстности къ р. Нонни.	Наиболѣе выгодной позиціей можно считать мѣстность вблизи разъѣзда Фулярди. Протяженіе позиціи около $2^1/_2$ вер., расположена почти перпендикулярно обслѣдуемому пути, въ случаѣ наступленія противника съ востока удобна болѣе для пассивной обороны.	Удобнымъ мѣстомъ для квартиро-бивачнаго расположенія полка можетъ служить разъѣздъ Фулярди; есть незначительные запасы фуража и продовольствія, подвозъ дровъ необходимъ со ст. Цицикаръ.

МАРШРУТЪ № 28.

Дорога изъ Цицикара въ Хуланъ-чэнъ 261 вер. *).

Дорога изъ Цицикара въ Хуланъ-чэнъ по свойствамъ своимъ можетъ быть раздѣлена на слѣдующіе 3 участка: 1) отъ Цицикара до р. Хуюръ-хэ 40 верстъ; 2) отъ р. Хуюръ-хэ до м. Шуанъ-мяо-дзы 170,5 вер.; 3) отъ м. Шуанъ-мяо-дзы до г. Хуланъ-чэна 50,5 вер., всего 261 верста.

1. Участокъ отъ Цицикара до р. Хуюръ-хэ 40 верстъ.

Дорога отъ Цицикарскихъ восточныхъ воротъ направляется прямо на востокъ и на первыхъ 15 верстахъ пересѣкается рядомъ песчаныхъ холмовъ, тянущихся въ направленіи съ сѣвера на югъ. Холмы эти настолько пологи, что движенія нисколько не затрудняютъ. Первая отъ Цицикара холмистая гряда поросла рѣдкимъ лиственнымъ лѣсомъ (роща карагачей), который окружаетъ Цицикаръ съ сѣвера и востока, и служитъ излюбленнымъ мѣстомъ для погребенія покойниковъ. Дорога, шириной въ двѣ, а мѣстами и въ три колеи, довольно твердая, топкихъ мѣстъ на этомъ участкѣ нѣтъ, попадается изрѣдка сыпучій песокъ, по которому двигаться труднѣе. Вдоль по дорогѣ и въ сторонѣ отъ нея (не далѣе 5 верстъ) лежатъ деревни: Ванъ-дзя-тунъ (въ пер. д. фамиліи Ванъ), дв. 25, Лянъ-дзя-тунъ (д. фамиліи Лянъ), дв. 36, Ху-дзя-тунъ (въ пер. д. фамиліи Ху), дв. 24, Хоу-гоу-тунъ (въ пер. дер. хорошей собаки), дв. 20 и Цзянъ-гоу-тунъ (д. передняго оврага), дв. 16. Всѣ эти деревни населены маньчжурами и китайцами, занимающимися преимущественно огородничествомъ; посѣвовъ хлѣбныхъ растеній замѣтно очень мало.

Отъ д. Цзянъ-гоу-тунъ дорога идетъ все въ томъ же восточномъ направленіи по совершенно ровной мѣстности. Песчаныхъ холмовъ нѣтъ, нѣтъ и участковъ сыпучаго песку. Зато попадаются болотистые участки, которые въ дождливое время затрудняютъ движеніе повозокъ. Ширина дороги попрежнему въ двѣ и въ три колеи, въ большинствѣ случаевъ можно двигаться и по сторонамъ дороги. Грунтъ—наносный лесъ, легко растворяющійся въ дождливое время. Растительности кругомъ никакой, только около деревень виднѣются священныя рощи. Отъ дер. Цзянь-гоу-тунъ до долины рѣки Хугоръ-хэ встрѣчаются слѣдующія деревья: Та-бынь-чанъ (дер. большого церемоніймейстера), дв. 8, И-дзянъ-фанза (дер. одной фанзы), дв. 12, Сяо-дзя-тунъ (дер. фамиліи Сяо), дв. 30, Элъ-лунъ-тунъ (дер. двойного дракона), дв. 36, Дурбыгочянъ и Сяо-хэ-бей (дер. къ сѣверу отъ маленькой рѣки), дв. 40, Ли-дзя-тунъ (дер. фамиліи Ли), дв. 30 и Ванъ-дзя-воту (шалашъ семьи Ванъ), дв. 16. Всѣ эти деревни населены маньчжурами и китай-

*) Развѣдка 1899 года.

цами, занимающимися хлѣбопашествомъ и огородничествомъ и живущими довольно зажиточно.

Р. Хуюръ-хэ и ея долина. Рѣка Хуюръ-хэ принадлежитъ къ разряду материковыхъ рѣкъ. Она беретъ начало на горныхъ склонахъ М. Хингана и, протекая въ общемъ направленіи съ сѣвера на югъ около 150 вер., теряется затѣмъ въ рядѣ солончаковыхъ озеръ, лежащихъ къ юго-востоку отъ Цицикара. Размѣры ея въ общемъ незначительны; ширина отъ 5 до 15 саженъ, глубина до 10 футъ. Дно илистое, теченіе едва замѣтно, вся поверхность рѣки покрыта водорослями; вода болотистаго вкуса, для питья негодна. Берега низменные и очень топкіе. Она распадается на множество рукавовъ и протокъ, образующихъ цѣлый лабиринтъ, оріентироваться въ которомъ очень трудно. Долина рѣки, шириною отъ 4 до 10 вер., очень болотистая со множествомъ мелкихъ озеръ, ямъ и т. д. Вслѣдствіе низменныхъ своихъ береговъ р. Хуюръ-хэ при разливѣ затопляетъ всю долину, которая, вслѣдствіе вязкости своего грунта, послѣ спада воды высыхаетъ очень медленно. Вслѣдствіе такихъ свойствъ р. Хуюръ-хэ и ея долина являются почти непреодолимыми препятствіями для движенія въ періодъ времени отъ вскрытія рѣки до ея замерзанія, т. е. отъ начала мая до начала ноября.

Если бы задаться цѣлью проложить искусственную дорогу черезъ долину р. Хуюръ-хэ, то пришлось бы приступить къ цѣлому ряду весьма сложныхъ работъ, на которыя пошло бы много времени, труда и денегъ. Пришлось бы провести рядъ осушительныхъ канавъ, насыпать дамбу, длиною до 3—4 вер. и соорудить рядъ мостовъ черезъ рѣку и ея рукава и протоки. Развѣдчику пришлось переправляться черезъ Хуюръ-хэ и ея долину 5 августа 1899 г., когда разливъ кончился, а рѣка вошла уже въ свои берега. Тѣмъ не менѣе вся ея долина была частью еще подъ водой и на переправу черезъ долину и рѣку (около 4 верстъ) потребовалось около 12 часовъ времени. Вмѣстѣ съ нимъ были верхомъ переводчикъ и три казака; 4-й казакъ, заболѣвшій наканунѣ инфлюэнціей, ѣхалъ на китайской арбѣ, запряженной въ 5 лошадей. На эту арбу была наложена часть (около 5 пудовъ) вещей изъ двуколки, на которой везли всѣ вещи (всего около 15 пудовъ). Къ двуколкѣ было припряжено цугомъ еще 3 лошади. Отъ деревни Ванъ-дзя-во-гоу дорога идетъ около $1^1/_2$ верстъ по мокрому лугу и затѣмъ вступаетъ въ болотистую долину р. Хуюръ-хэ. Дороги, собственно говоря, тутъ нѣтъ, а есть рядъ тропинокъ, пролегающихъ между камышомъ, которымъ покрыта вся долина и достигающимъ до сажени высоты. Тропинки эти часто прорываются протоками и огромными лужами и озерами, черезъ которыя приходится разыскивать броды. Чѣмъ ближе къ рѣкѣ, тѣмъ участковъ, покрытыхъ сплошь водою, больше. Всѣмъ пришлось, наконецъ, слѣзть съ лошадей и, двигаясь широкимъ фронтомъ съ проводникомъ во главѣ, разыскивать направленіе, въ которомъ могли бы пройти повозки. Вода мѣстами

доходила до пояса. Двуколка, уклонившаяся нѣсколько въ сторону, завязла и, для того чтобы ее вытащить, пришлось снять предварительно весь грузъ.

Переправа черезъ рѣку Хуюръ-хэ производится на паромѣ, подымающемъ одну повозку и 5 лошадей. Фанза паромщиковъ стоитъ на самомъ берегу рѣку и видна издали, служа при переправѣ черезъ долину оріентировочнымъ пунктомъ. Пристаетъ паромъ въ различныхъ мѣстахъ, въ зависимости отъ состоянія долины рѣки.

Развѣдкѣ пришлось сдѣлать по рѣкѣ на паромѣ около 3 верстъ, что заняло съ нагрузкой и выгрузкой $1^1/_2$ часа времени. Лѣвый берегъ рѣки Хуюръ-хэ гораздо выше праваго. Долина рѣки тутъ уже и суше, такъ что движеніе по ней особыхъ трудностей не представляетъ. Въ $1^1/_2$ верстахъ отъ мѣста высадки на пологомъ холмѣ расположена деревня Сяо-хэ-тунъ (деревня маленькой рѣки), дворовъ 32. Деревня довольно зажиточная, населена маньчжурами и китайцами, занимающимися хлѣбопашествомъ и содержаніемъ постоялыхъ дворовъ.

II. Участокъ отъ р. Хуюръ-хэ до Шуанъ-мяо-дзы 170,5 вер.

Рѣка Хуюръ-хэ служитъ западной границей Монгольской степи, которая, перейдя черезъ рѣку Нонни южнѣе города Цицикара, вдается острымъ клиномъ въ предгорія Малаго Хингана. Восточной границей этой степи служатъ возвышенности, окаймляющія долину рѣки Хуланъ-хэ (лѣваго притока рѣки Сунгари). Степь совершенно ровная, покрыта высокой травой. Насколько глазъ хватаетъ, нигдѣ не видно ни кустика, ни деревца, только небо и трава. Характерною особенностью степи являются солончаки, попадающіеся довольно часто. Выкристаллизовавшаяся соль блеститъ на солнцѣ и производитъ впечатлѣніе, точно это мѣсто покрыто снѣгомъ. Степь совершенно необитаема, только вдоль дороги на разстояніи отъ 2 до 5 верстъ одинъ отъ другого расположены постоялые дворы, стоящіе въ лѣтнее время болѣе чѣмъ наполовину пустыми. Грунтъ степи твердый, супесчаный, плохо пропускающій влагу, вслѣдствіе чего послѣ сильныхъ дождей, бывающихъ тутъ лѣтомъ очень часто, вода долго не всасывается почвой и покрываетъ болѣе углубленные участки степи иногда на нѣсколько дюймовъ. Такія свойства степи создаютъ самыя выгодныя условія для существованія миріадовъ комаровъ, мошекъ, паутовъ и т. д. Насѣкомыя эти составляютъ истинный бичъ для людей и лошадей, не давая ни тѣмъ, ни другимъ покою ни днемъ, ни ночью и доводя ихъ до послѣдней степени изнуренія. Никакія сѣтки, никакія покрывала спасти отъ нихъ не могутъ; нѣсколько защитить могутъ только дымокуры, ѣдкій дымъ которыхъ съ теченіемъ времени становится тоже нестерпимымъ.

Дорога отъ деревни Сяо-хэ-тунъ поворачиваетъ на юго-востокъ и идетъ въ этомъ направленіи по совершенно прямой линіи на протяженіи 170,5 верстъ до м. Шуанъ-мяо-дзы. Дорога въ общемъ очень хорошая, по твердому грунту. Колеи неглубокія, идутъ въ нѣсколько

рядовъ; въ большинствѣ случаевъ можно двигаться и по сторонамъ цѣлиной. Въ общемъ дорога затрудненій для движенія не представляетъ, за исключеніемъ встрѣчающихся иногда топкихъ участковъ, образованныхъ отъ застоялой дождевой воды.

Въ 6 верстахъ отъ дер. Сяо-хэ-тунъ лежитъ дер. Дунъ-во-пу (въ переводѣ восточный шалашъ), дворовъ 40, деревня довольно зажиточная, состоитъ почти вся сплошь изъ постоялыхъ дворовъ.

Около дер. маленькое озеро, за которымъ лежитъ дер. Си-тунъ-дзя (въ переводѣ новая деревня), дворовъ 24. Отъ дер. Дунъ-во-пу отдѣляется дорога на сѣверъ, которая по разсказамъ мѣстныхъ жителей, выходитъ на Айгунскій почтовый трактъ, между деревнями Лаха-Чжанъ и Ниннянъ-Чжанъ, переходя черезъ рѣку Хуюръ-хэ въ ея верховьяхъ. Дорога эта превращается въ нѣсколькихъ верстахъ отъ деревни въ тропу, для движенія повозокъ непроходимую. По этой тропѣ иногда гонятъ скотъ, идущій изъ Хуланъ-чэна въ Айгунъ.

Отъ дер. Дунъ-во-пу и до окрестностей м. Шуанъ-мяо-дзы на всей степи нѣтъ ни одного сельскаго населеннаго пункта. Вдоль дороги расположены, какъ уже сказано, только постоялые дворы въ разстояніи отъ 2—5 верстъ одинъ отъ другого. Такое обиліе постоялыхъ дворовъ, въ лѣтніе мѣсяцы бездѣйствующихъ и наполовину покинутыхъ хозяевами, указываетъ, насколько дорога эта оживлена въ зимніе мѣсяцы. Всѣ постоялые дворы или „дянъ“ носятъ названія по фамиліи своего хозяина (часто мѣняющагося) и устроены на одинъ и тотъ же ладъ, различаясь только своими размѣрами. Обширный дворъ обнесенъ глинобитной стѣной, вышиной около сажени. Внутри двора колодецъ, нѣсколько хозяйственныхъ построекъ и большая фанза, играющая роль гостиницы. Внутри эта фанза раздѣлена обыкновенно на 2 или на 3 помѣщенія, во всю длину которыхъ устроены нары, служащія мѣстомъ отдохновенія для проѣзжающихъ. Фанзы эти настолько велики, что въ нихъ можетъ помѣститься до 100 человѣкъ. Лѣтомъ на этихъ постоялыхъ дворахъ, кромѣ незначительнаго количества буды, рѣшительно ничего достать нельзя. Топливомъ служитъ тростникъ и сухая болотистая трава, дровъ нѣтъ совершенно. Колодцы неглубокіе, воды въ нихъ немного и вода нѣсколько мутная и въ нѣкоторыхъ колодцахъ съ привкусомъ. Въ 35 верстахъ отъ дер. Дунъ-во-пу, около постоялаго двора Да-Цидянъ, отъ дороги отходитъ вѣтвь въ сѣверо-западномъ направленіи, выходящая на Цицикарскій почтовый трактъ нѣсколько южнѣе Цицикара. Вторая такая же вѣтвь, выходящая еще южнѣе на тотъ же трактъ, отходитъ отъ постоялаго двора Ба-ли-ди въ 89 верст. отъ дер. Дунъ-во-пу. Обѣ эти вѣтви, по разсказамъ мѣстныхъ жителей, менѣе удобны для движенія, чѣмъ главная дорога, и онѣ поэтому въ настоящее время совершенно заброшены.

Въ сѣверо-восточномъ направленіи отъ главной дороги отходятъ еще на гор. Бей-тунъ-линдза двѣ вѣтви, одна около постоялаго двора Линъ-дзя-дянъ, другая около постоялаго двора Цей-ди-дянъ. Наконецъ

въ 8 верстахъ отъ постоялаго двора Ванъ-дзя-дянъ отходитъ вѣтвь на г. Хуланъ-чэнъ. Приблизительно на полпути въ Шуанъ-мяо-дзы (въ 80 верстахъ отъ дер. Дунъ-во-пу), около постоялаго двора Ма-ди-дянъ, расположенъ военный караулъ изъ 50 солдатъ при офицерѣ. Караулъ этотъ выставленъ, въ виду частаго появленія на этой дорогѣ хунхузовъ. Содержатели постоялыхъ дворовъ очень недовольны выставленіемъ караула и говорятъ, что солдаты грабятъ ихъ хуже хунхузовъ. Послѣ постоялаго двора Цей-ди-дянъ характеръ степи начинаетъ нѣсколько измѣняться. На горизонтѣ вырисовывается волнистая гряда холмовъ. По дорогѣ начинаютъ попадаться кромѣ постоялыхъ дворовъ фанзы, а затѣмъ и маленькія деревушки, около которыхъ виднѣются обработанныя поля. Чѣмъ ближе путь подходитъ къ м. Шуанъ-мяо-дзы, тѣмъ количество деревень по дорогѣ и въ стороны отъ нея увеличивается. Видно, что съ этой стороны изъ долины р. Хуланъ-хэ идетъ завоеваніе степи, завоеваніе медленное, но упорное.

Между постоялымъ дворомъ Цей-ди-дянъ и м. Шуанъ-мяо-дзы лежатъ слѣдующія деревни: Ситундза (въ перев. западная деревня), дв. 24, Цунъ-дзя-тунъ (дер. фамиліи Цунъ), дв. 20, Мань-дзя-дянъ (дер. фамиліи Мань), дв. 24, Лу-дзя-ча (станція фамиліи Лу), дв. 6, Пей-дяво-шу (шалашъ фамиліи Пей), дв. 30, Мань-дзя-дянъ (постоялый дворъ Мань), дв. 24, Вей-дзя-дянъ (постоялый дворъ Вей), дв. 40, Го-дзя-дянъ (постоялый дворъ Го), дв. 12, Му-дзя-дянъ (постоялый дворъ Му), дв. 15, Джанъ-дзя-дянъ (постоялый дворъ Джанъ), дв. 10, Яу-дзя-тунъ (дер. фамиліи Яу), дв. 12, и Вей-дзя-вошу (шалашъ фамиліи Вей), дв. 15. Всѣ эти деревни населены китайцами, занимающимися хлѣбопашествомъ. Такимъ образомъ, отъ постоялаго двора Цей-ди-дянъ и до м. Шуанъ-мяо-дзы характеръ мѣстности постепенно измѣняется. Степь мало-помалу превращается въ населенную и хорошо обработанную страну.

III. Участокъ отъ м. Шуанъ-мяо-дзы до Хуланъ-чэна 50,5 вер.

Шуанъ-мяо-дзы (въ переводѣ деревня двойной кумирни) большая и очень богатая деревня, которая, являясь торговымъ центромъ всѣхъ окрестъ лежащихъ деревень, растетъ очень быстро и въ скоромъ будущемъ превратится въ городъ. Да и теперь деревня эта похожа на городъ болѣе, чѣмъ, напримѣръ, Мэргэнъ. Большинство домовъ изъ сѣраго кирпича съ вычурными черепичными крышами, по главной улицѣ непрерывный рядъ лавокъ, 2 большихъ ханшинныхъ и 4 масляныхъ завода, окруженныхъ высокими стѣнами съ башнями на углахъ, для обороны отъ хунхузовъ; по улицамъ непрерывное движеніе и непроходимая грязь. Все это дѣлаетъ Шуанъ-мяо-дзы похожимъ на китайскій городъ средней руки. Дворовъ тамъ до 400 съ населеніемъ до $3^1/_2$ тыс. душъ обоего пола.

Дер. Шуанъ-мяо-дзы отстоитъ въ 12,5 версты отъ р. Хуланъ-хэ, на которой имѣетъ пристань и собственныя джонки. Въ деревнѣ

стоитъ военный отрядъ изъ 50 человѣкъ солдатъ при офицерѣ, для обороны жителей отъ хунхузовъ, часто тутъ появляющихся.

За дер. Шуанъ-мяо-дзы мѣстность становится очень населенной. Дорога все время идетъ между безпрерывнымъ рядомъ засѣянныхъ полей, которыя суживаютъ ее такъ, что двумъ повозкамъ трудно разъѣхаться. Деревни попадаются очень часто по дорогѣ, но кромѣ того много деревень виднѣется и по сторонамъ. Дорога, пролегая по черноземному грунту, становится очень плохою. Въ дождливое время образуется непроходимая грязь, въ сухое время глубокія, иногда по ступицу колеса, колеи и ухабы, по которымъ двигаться очень затруднительно. Мѣстность принимаетъ холмистый характеръ, въ низинахъ попадаются болотистые участки и ручьи. Вдоль дороги лежатъ деревни: Поу-дзя-тунъ (дер. фамиліи Поу), дв. 40, Сюй-дзя-во-пу (шалашъ фамиліи Сюй), дв. 20, Цау-дзя-во-пу (шалашъ фамиліи Цау), дв. 16, Танъ-дзя-тунъ (дер. фамиліи Танъ) дв. 30, Санъ-синъ-тунъ (дер. трехъ фамилій), дв. 24, Либи-бай-тунъ (дер. перевозчика Ли), дв. 34, и Сяо-юй-шу (дер. подъ маленькимъ ильмовымъ деревомъ), дв. 260. Всѣ эти деревни заселены китайцами, которые занимаются хлѣбопашествомъ въ широкихъ размѣрахъ. Сѣютъ преимущественно буду, гаолянъ, кукурузу и суд-зы.

Дер. Сяо-юй-шу конкурируетъ въ торговомъ значеніи съ деревней Шуанъ-мяо-дзы и тоже вѣроятно въ скоромъ времени превратится въ маленькій городокъ. Здѣсь много каменныхъ домовъ, много лавокъ, 3 ханшинныхъ завода и 5 масляничныхъ. Населеніе можно считать до 2 тыс. душъ обоего пола.

За деревней Сяо-юй-шу дорога мѣняетъ направленіе и идетъ почти прямо на югъ, параллельно рѣкѣ Хуланъ-хэ по холмамъ, окаймляющимъ ея долину. Между холмами попадаются топкія мѣста, затрудняющія движеніе. Сама дорога сильно изъѣзжена, съ глубокими колеями и рытвинами.

Вся долина рѣки Хуланъ-хэ прекрасно обработана и усѣяна деревнями. Мѣстность эта лѣтъ 30 тому назадъ была совершенно пустынна. Заселили ее китайцы, выходцы изъ застѣннаго Китая, сдѣлавшіе въ сравнительно короткій промежутокъ времени изъ пустыни прекрасно обработанную и богатую страну, служащую теперь житницей для Сѣверной Маньчжуріи.

За деревней Сяо-юй-шу по дорогѣ расположены слѣдующія деревни: Да-юй-шу (деревня большого ильмоваго дерева), дв. 44, Личунъ-шэнъ (дер. Личунъ), Го-дзя-во-пу (шалашъ фамиліи Го), дв. 16, Цунъ-дзя-во-пу (шалашъ фамиліи Цунъ), дв. 28, и Да-хэй-шанъ (дер. большой черной горы), дв. 40. Всѣ эти деревни окружены непрерывнымъ рядомъ прекрасно воздѣланныхъ полей, между которыми дорога вьется узкой лентой.

За деревней Да-хэй-шанъ дорога сворачиваетъ къ перевозу черезъ р. Хуланъ-хэ и идетъ около 3 верстъ по мокрой и мѣстами болоти-

стой долинѣ. Черезъ болотистые участки устроена гать, которая содержится въ исправности.

Рѣка Хуланъ-хэ (въ переводѣ озерная рѣка), шириной въ 50 саж., глубиной до 1 саж., берега песчаные, возвышенные, теченіе около 4 фт. въ секунду. Перевозъ черезъ рѣку производится паромомъ, который можетъ поднять за одинъ разъ 4 телѣги и 10 лошадей. Отъ перевоза черезъ рѣку Хуланъ-хэ до города Хуланъ-чэна дорога идетъ на протяженіи 10 верстъ по ровной мѣстности, среди непрерывнаго ряда засѣянныхъ полей. По дорогѣ лежатъ деревни: Санъ-банъ-дзя-тунъ (деревня 3-хъ половинокъ), дв. 70, Дай-дзя-во-шу (шалашъ фамиліи Дай), дв. 20, Бай-дзя-тунъ (деревня хлѣбныхъ растеній), дв. 40, и Хуанъ-цы-тунъ (деревня желтаго знамени), дв. 20. Всѣ эти деревни заселены китайцами, занимающимися хлѣбопашествомъ.

Городъ Хуланъ-чэнъ (въ переводѣ озерный городъ) имѣетъ до 50 тыс. жителей обоего пола. Городъ не обнесенъ стѣной и южнымъ краемъ своимъ упирается въ рѣку Хуланъ-хэ, которая образуетъ тутъ колѣно. Главная улица города, направляясь съ сѣвера на югъ, тянется на протяженіи до 3 верстъ. Движеніе на ней очень затруднительно, такъ какъ грязь на ней непролазная; встрѣчаются лужи, въ которыхъ лошади вязнутъ по брюхо. Подробное описаніе города помѣщено ниже.

Общее заключеніе о дорогѣ Цицикаръ—Хуланъ-чэнъ. Изъ всего вышесказаннаго слѣдуетъ, что дорога Цицикаръ—Хуланъ-чэнъ, являясь въ зимніе мѣсяцы, во время замерзанія рѣкъ, весьма важнымъ и оживленнымъ торговымъ трактомъ, по которому двигается непрерывный рядъ хлѣбныхъ обозовъ, направляющихся изъ Хуланченскаго и Боянсусускаго округовъ въ Цицикаръ, Мэргэнъ и Айгунъ, въ лѣтнее время становится совершенно недоступной колесному движенію, причиной чему является р. Хуюръ-хэ и ея болотистая долина. Въ лѣтнее время дорога эта на участкѣ между р. Хуюръ-хэ и дер. Шуанъ-мяо-дзы становится безлюдною, такъ сказать, замираетъ. За все время движенія по этому участку мнѣ пришлось встрѣтить нѣсколько небольшихъ гуртовъ свиней и барановъ и затѣмъ одиночныхъ людей, пѣшихъ и конныхъ.

Движеніе военнаго отряда въ лѣтнее время возможно по этой дорогѣ только при условіи, что весь обозъ будетъ вьючный, артиллерія горная тоже на вьюкахъ. Но и при этихъ условіяхъ переправа черезъ р. Хуюръ-хэ и ея долину будетъ очень затруднительна и займетъ много времени. При дальнѣйшемъ затѣмъ движеніи по Монгольской степи отрядъ на протяженіи 150—170 верстъ ни на какіе мѣстные запасы безусловно разсчитывать не можетъ.

Дорога Хуланъ-чэнъ — Харбинъ 21 верста.

Изъ Хуланъ-чэна въ Харбинъ существуетъ въ настоящее время кромѣ воднаго сообщенія (внизъ по р. Хуланъ-хэ около 20 верстъ и затѣмъ вверхъ по р. Сунгари около 25 верстъ), еще и сухопутное по дорогѣ, отходящей отъ праваго берега р. Хуланъ-хэ противъ Хуланъ-чэна, къ лѣвому берегу р. Сунгари противъ Харбина, при чемъ черезъ обѣ упомянутыя рѣки нужно переправляться на паромахъ.

Въ Хуланъ-чэнѣ существуютъ двѣ паромныхъ переправы, казенная и частная, расположенныя почти рядомъ. Паромы большіе, могущіе поднять до 4 телѣгъ и 20 лошадей сразу, для посадки и высадки на берегахъ рѣки устроены пристани. Ширина рѣки въ этомъ мѣстѣ отъ 50—60 саженъ. На переправу съ посадкой и высадкой идетъ отъ 15 до 20 минутъ времени.

Отъ мѣста причала парома на правомъ берегу рѣки Хуланъ-хэ отходитъ дорога сначала въ юго-западномъ направленіи, въ бродъ черезъ протоку, мимо постоялаго двора до деревни Мохуанъ-пау (въ переводѣ дер. Желтаго озера), дв. 16. За этой деревней дорога поворачиваетъ на югъ и идетъ по низменной мѣстности, изрѣзанной протоками, озерами и рукавами рѣкъ Хуланъ-хэ и Сунгари, черезъ деревни Джанъ-хо-тунъ (въ пер. Огневая деревня), дв. 30, Ю-дзя-дянъ (въ пер. деревня фамиліи Ю), дв. 10, Ю-э-я-пау (въ пер. дер. Полумѣсячнаго озера), дв. 20, и Ванъ-дэ-тунъ (въ пер. дер. фамиліи Вандэ), дв. 6, къ мѣсту паромной переправы на лѣвомъ берегу Сунгари, находящемуся около 2 верстъ ниже расположенной на правомъ берегу той же рѣки Харбинской пристани. Разстояніе отъ гор. Хуланъ-чэна до паромной переправы около 21 версты.

Мѣстность, по которой идетъ дорога, какъ уже сказано, низменная, изрѣзанная протоками и озерами, сильно затрудняющими движеніе повозокъ. Въ особенности затруднительны для перехода протоки у деревень Джанъ-хо-тунъ и Ванъ-дэ-тунъ. При очень сильномъ разливѣ Сунгари черезъ протоки эти проѣхать нельзя, и тогда сообщеніе по дорогѣ на время прекращается.

Паромный перевозъ черезъ Сунгари частный, содержится китайцами. Паромъ небольшой можетъ поднять не больше 2 повозокъ и 8 лошадей сразу. Рѣка Сунгари здѣсь шириной до 1 версты, а во время разливовъ и до 2 верстъ. Паромъ идетъ на шестахъ между 2 островами и затѣмъ черезъ фарватеръ сносится теченіемъ къ мысу на правомъ берегу. Времени потребно на переправу около 2 часовъ. Отсюда до пристани Харбинъ около 3 верстъ.

Кромѣ частнаго парома, переправа черезъ Сунгари производится пароходами Китайской-Восточной желѣзной дороги, которые совершаютъ ежедневно правильные рейсы отъ Харбинской пристани къ затону, находящемуся противъ пристани.

Харбинская пристань тянется вдоль по рѣкѣ верстъ на 5. Ниже по рѣкѣ устроенъ китайскій кварталъ, въ которомъ въ лѣтнее время живетъ до 10 тысячъ китайцевъ-рабочихъ. Выше квартала тянется улица съ домами служащихъ, еще выше по рѣкѣ расположены обширное желѣзнодорожное депо, лѣсопильный заводъ, большія мастерскія: литейная, слесарная, столярная и т. д. Вдоль самаго берега, который саженн на 3 возвышается надъ самымъ высокимъ стояніемъ воды въ Сунгари, проложены версты на 4 рельсы, такъ что нагрузка изъ джонокъ можетъ происходить прямо въ вагоны.

МАРШРУТЪ № 29.

1. Описаніе пути изъ г. Харбина черезъ г. Хуланъ-чэнъ къ г. Цицикару *).

1. Дорога проходитъ черезъ г. Хуланъ-чэнъ, мѣстечко Сяоюшу, дер. Бэй-да-гоу, кумирню Чучжи-мяо, дер. Эр-лун-шань, Чан-фан-тунь къ постоялому двору Бэй-діа-данъ. Отъ послѣдняго начинается большой трактъ, начинающійся у м. Шуанмяоцзы и приводящій въ г. Цицикаръ. Общее протяженіе равно приблизительно 282 верстамъ.

2. Степень проходимости дороги не вездѣ одинакова. Начиная отъ желѣзнодорожнаго моста черезъ Сунгари у г. Харбина, путь идетъ сначала вдоль желѣзнодорожной насыпи и приблизительно черезъ двѣ версты поворачиваетъ на сѣверъ къ дер. Мяо-тайцзы. Вдоль желѣзнодорожнаго полотна необходимо уширить дорогу, а сейчасъ же за желѣзнодорожнымъ полотномъ присыпать гать черезъ болото. Въ особенности же затруднительно будетъ движеніе отъ дер. Чанъ-хуо-тунь до самаго города Хуланъ-чэна. Въ дождливое время на этомъ участкѣ безъ серьезныхъ подготовительныхъ работъ артиллерія и обозы не пройдутъ. Подъ самымъ городомъ Хуланъ-чэномъ протекаетъ рѣка Хуланъ-хэ, шириной около 150 шаговъ. Для переѣзда имѣется 3—4 небольшихъ парома. Для переправы значительныхъ силъ необходимо устроить мосты. Отъ г. Хуланъ-чэна дорога имѣетъ характеръ проселка, прорѣзывающаго пахоти. Ширина не болѣе 6—10 шаговъ. Грунтъ глинистый. Западнѣе с. Сянь-бей-тунь дорога пересѣкаетъ снова рѣку Хуланъ-хэ, гдѣ имѣется паромъ, перевозящій въ одинъ пріемъ 8—10 лошадей и столько же людей. Отъ паромной переправы до дер. Тайша путь проходитъ среди небольшихъ озеръ, и мѣстами полотно дороги, будучи насыпнымъ, суживается до 4—5 шаговъ. Отъ дер. Тайша до дер. Сунъ-двя-уопу дорога идетъ среди пашенъ по суглинистому грунту. Ширина полотна 4—6 шаговъ. Пройдя версты три отъ дер. Сунъ-двя-уопу, путь поднимается на высоты Щолхота, затѣмъ идетъ по плато и спускается къ мѣстечку Сяоюшу. На этомъ участкѣ движеніе будетъ затруднительнымъ въ ложбинѣ, не доходя до постоялаго двора. Здѣсь необходимо будетъ устроить солидную гать. Отъ м. Сяоюшу дорога принимаетъ видъ обыкновеннаго китайскаго проселка, проходитъ среди пашенъ и сплошь и рядомъ прорѣзываетъ низины, которыя даже въ сухое время года представляютъ затрудненія даже для отдѣльныхъ всадниковъ. Отъ дер. Сяо-худвя-уопу дорога, не переставая оставаться проселкомъ, становится лучше, въ особенности на участкѣ Тахин-тунь—Чау-двя-гоу. Ширина

*) Развѣдка офицеровъ Штаба тыла Маньчжурскихъ армій 1905 г.

полотна не болѣе 4—6 шаговъ. Отъ дер. Чю-дя-фынъ-фанъ пашни замѣтно начинаютъ уступать сухимъ лугамъ, и движеніе можно производить широкимъ фронтомъ до дер. Эр-лун-шань. Отъ послѣдняго селенія до дер. Чан-фан-тунь дорога опять проходитъ среди пашенъ, имѣетъ ширину не болѣе 4—6 шаговъ. Отъ дер. Чан-фан-тунь до постоялаго двора Бэй-діа-денъ начинается ровная степь съ твердымъ грунтомъ. Движеніе вполнѣ возможно широкимъ фронтомъ. У постоялаго двора Бэй-діа-денъ начинается большой трактъ до самаго города Цицикара. До постоялаго двора Тюдагоуцза движеніе вездѣ возможно широкимъ фронтомъ. Движеніе будетъ очень затруднительнымъ черезъ ручей Тюдагоуцзы, такъ какъ, несмотря на узкій протокъ, дно очень вязкое; имѣющіеся здѣсь три моста всѣ испорчены. Мосты черезъ р. Хуй-бэй-хэ исправны, но для того, чтобы сдѣлать движеніе значительныхъ силъ удобнѣе, необходимо построить параллельно имѣющимся еще нѣсколько. Отъ п. д. Тіенъ-діа-денъ до п. д. Ян-ди-денъ дорога проходитъ по степи со слѣдами размывовъ. Отъ дер. Ян-ди-денъ до дер. Дунъ-гуанъ-ди встрѣчаются пески. Далѣе опять возможно движеніе широкимъ фронтомъ. У дер. Лу-діа-тунь и Уанъ-діа-тунь въѣзды и выѣзды сильно испорчены колесами китайскихъ арбъ. Далѣе къ г. Цицикару встрѣчаются пески и дорога проходитъ среди кумиренъ, рощицъ и заводовъ, затрудняющихъ движеніе широкимъ фронтомъ.

3. Позиціи могутъ быть намѣчены въ слѣдующихъ пунктахъ:

а) Южная опушка г. Хуланъ-чэна съ высотами къ западу отъ города и къ востоку у хлѣбныхъ запасныхъ магазиновъ. Позиція пассивная, такъ какъ впереди рѣка.

б) Высоты Щолхота сѣверо-восточнѣе м. Сяоюшу. Правый флангъ имѣетъ хорошій обстрѣлъ, впереди центра лежитъ высота, впереди лѣваго фланга рядъ деревень, способствующихъ скрытому подходу.

в) Небольшая позиція на фронтѣ деревень Чэнъ-ди-вопа и Тьянъ-двя-уопу.

г) Фронтъ деревень Уанъ-фынъ и Чан-шу-линь: хорошій обстрѣлъ, рядъ деревень съ аллеями деревьевъ, путь отступленія отходитъ отъ середины.

д) Небольшая арріергардная позиція на фронтѣ деревень Да-ху-двя-уопу и Сяо-ху-дзя-уопу.

е) Прекрасная позиція сѣвернѣе деревни Си-санъ-ченъ-лю-бэй-шань: громадный обстрѣлъ, отсутствіе мертвыхъ пространствъ, на фронтѣ рядъ деревень. Обходъ возможенъ съ лѣваго фланга, такъ какъ въ этомъ направленіи есть нѣсколько деревень, способствующихъ скрытому наступленію.

ж) Хорошая позиція на высотахъ у селеній Эр-лун-шань.

з) Небольшая позиція у д. Дунъ-гуанъ-ди.

и) Небольшая позиція у д. Піен-діа-тунь.

і) Небольшая позиція у д. Лу-діа-тунь.

4. До дер. Та-хин-тунь мѣстъ, удобныхъ для бивакированія значительныхъ силъ, почти нѣтъ, такъ какъ дорога проходитъ по хлѣбородной мѣстности Хуланьченскаго фудутунства, почти сплошь изрѣзанной пашнями. Далѣе удобными мѣстами для биваковъ будутъ: лугъ сѣвернѣе д. Та-хин-тунь, лугъ южнѣе дд. Чю-дя-фынъ-фанъ и Лаучеу-дзя, пространство сѣвернѣе дер. Чю-дя-фынъ-фанъ, раіонъ, прилегающій къ дорогѣ отъ дер. Ліу-чунь до дер. Эр-лун-шань. Отъ дер. Чан-фан-тунь почти до г. Цицикара необозримыя степи представляютъ сплошной сухой бивакъ.

5. Крупными населенными пунктами вдоль описываемаго маршрута являются: города Хуланъ-чэнъ и Цицикаръ, мѣстечко Сяоюшу и слѣдующія селенія—Чанъ-хуо-тунь, Пей-си-тунь, Сянь-бэй-тунь, Тайша, Бэй-да-гоу, Чан-фан-тунь. Остальныя деревни малы и сплошь и рядомъ состоятъ не болѣе какъ изъ 2—3 фанзъ. Сѣвернѣе дер. Чан-фан-тунь вдоль большого тракта изъ Шуанъ-мяо-цзы до дер. Дун-гуан-ди идетъ длинный рядъ особняковъ постоялыхъ дворовъ. Всѣ они построены по одному типу: одна довольно длинная фанза, безъ всякихъ пристроекъ, обнесена невысокимъ земляным заборомъ; при каждомъ постояломъ дворѣ есть колодецъ съ довольно хорошей водой.

6. Продовольствіе для значительныхъ силъ можно будетъ найти и то послѣ жатвы только въ населенной части Хуланъ-чэнскаго фудутунства. По большому Цицикарскому тракту на постоялыхъ дворахъ есть лишь слабые запасы продовольствія, едва удовлетворяющіе потребность проѣзжающаго и проходящаго люда.

7. То же самое можно сказать и относительно фуража съ той лишь разницей, что степи Цицикарскаго фудутунства являются хорошимъ подножнымъ кормомъ.

8. Топливомъ служитъ сухой стебель гаоляна. Въ степи на постоялыхъ дворахъ употребляютъ сухую траву, что совершенно непримѣнимо на бивакѣ въ открытомъ полѣ.

9. Относительно снабженія водой можно сказать слѣдующее: въ селеніяхъ хотя колодцевъ и мало, но, въ виду большого числа деревень, воды будетъ въ достаточномъ количествѣ, при эшелонированіи значительныхъ силъ. На Цицикарскомъ трактѣ необходимо будетъ отрыть значительное количество новыхъ колодцевъ. Глубина имѣющихся колодцевъ не превышаетъ 2—3 саженей, при чемъ вкусъ воды хорошій.

10. До дер. Чан-фан-тунь и въ окрестностяхъ г. Цицикара встрѣчаются поперечныя проселочныя дороги. Начиная отъ д. Чан-фан-тунь до п. д. Тю-да-гоуцза большой Цицикарскій трактъ не пересѣкается ни одной дорогой.

11. Другой сплошной дороги отъ г. Харбина до г. Цицикара сѣвернѣе желѣзной дороги нѣтъ.

Въ общемъ, движеніе значительныхъ войсковыхъ силъ съ обозами по только что разсмотрѣнному маршруту возможно при слѣдующихъ условіяхъ:

1. Организація на широкихъ началахъ инженерныхъ работъ.

2. Подготовка этапной линіи.

3. Подвозъ заранѣе въ необходимые пункты запасовъ продовольствія, фуража и топлива.

4. Устройство колодцевъ.

---

2. Описаніе пути изъ г. Харбина въ г. Цицикаръ южнѣе желѣзной дороги.

1. Начиная отъ желѣзнодорожнаго моста, вдоль южной отсыпи желѣзнодорожнаго полотна, дороги нѣтъ. Приблизительно въ двухъ верстахъ начинается еле замѣтная тропинка по мокрому лугу. Вблизи китайскихъ кирпичныхъ заводовъ тропинка пересѣкаетъ небольшую заводь съ вязкимъ дномъ; здѣсь необходимо устроить мостовую переправу. Отъ кирпичныхъ заводовъ тропинка незамѣтно переходитъ въ малый проселокъ, идущій до дер. Лин-дзя-уопу по мокрому лугу. Далѣе дорога, не измѣняя характера обыкновеннаго китайскаго проселка, проходитъ черезъ мѣстечко У-чжанъ, круто измѣняетъ направленіе на сѣверъ и въ двухъ верстахъ восточнѣе поста пограничной стражи Сѣверская пересѣкаетъ желѣзнодорожное полотно, идя въ м. Сяоюшу. Въ предѣлахъ маршрута названный путь занимаетъ протяженіе приблизительно 37—40 верстъ.

2. Степень проходимости дороги. Отъ желѣзнодорожнаго полотна до дер. Лин-дзя-уопу тропинка, а затѣмъ дорога весьма затруднительна для движенія, въ особенности въ дождливое время года. На этомъ участкѣ необходимо будетъ произвести серьезныя работы. Отъ деревни Лин-дзя-уопу проселокъ переходитъ въ разработанную военную дорогу, а у ханшиннаго завода Кундіа-шаую опять начинается обыкновенная китайская дорога. Не доходя до селенія Лун-тай-синь-уопу, есть одно вязкое мѣсто. Отъ м. У-чжана до желѣзнодорожнаго полотна дорога хорошая. Въ общемъ же, на всемъ разсматриваемомъ участкѣ движеніе широкимъ фронтомъ невозможно.

3. Позиція одна—высоты сѣвернѣе м. У-чжана.

4. Мѣстъ, удобныхъ для биваковъ, нѣтъ, такъ какъ на всемъ пути обочины заняты пашнями.

5. Крупными населенными пунктами являются м. У-чжанъ и селенія Вань-ю-денъ и Ли-у-шанъ-тунь.

6. Продовольствіе для значительныхъ силъ можно будетъ найти только послѣ жатвы.

7. То же самое можно сказать и относительно фуража.

8. Топливомъ служатъ сухіе стебли гаоляна.

9. Поперечные проселочные пути есть.

10. Другихъ параллельныхъ путей нѣтъ.

Далѣе, до станціи Ламадяньцзы вблизи желѣзнодорожнаго полотна путей нѣтъ, а тянется голая степь. Отъ смежнаго со станціей Ламадяньцзы разъѣзда дорога отходитъ на содовый заводъ Ю-шулинъ, идетъ на содовый заводъ Тахэматай, монгольскую деревню Янь-тунъ-тунь, отдѣльную фанзу Хэртэ, деревню Хэрчи, станцію Цицикаръ и городъ Цицикаръ.

1. До деревни Хэрчи дорога луговая и мало наѣзженная. Отъ дер. Хэрчи до ст. Цицикара дорога проселочная и довольно удобная для движенія. Далѣе, до города Цицикара идетъ большой трактъ.

2. По степени проходимости участокъ до станціи Цицикаръ во многихъ мѣстахъ представитъ затрудненія для движенія, такъ какъ встрѣчаются болота.

Движеніе широкимъ фронтомъ возможно почти на всемъ пути за исключеніемъ мѣстности у содоваго завода Тахэматай, болота сѣверо-западнѣе деревни Янь-тунъ-тунь, болота сѣвернѣе деревни Хэрчи и сѣвернѣе дер. Ту-чжанъ, гдѣ во время дождей растворившаяся глина затруднитъ движеніе даже для колоннъ небольшого фронта. На участкѣ отъ станціи до города Цицикара встрѣчаются пески.

3. Позицій на всемъ пути въ тѣсномъ смыслѣ слова нѣтъ. Въ случаѣ необходимости можно будетъ воспользоваться высотами южнѣе содоваго завода Тахэматай и сѣвернѣе станціи Цицикаръ.

4. Мѣстъ, удобныхъ для бивака, много, но громаднымъ неудобствомъ является отсутствіе воды и топлива. До дер. Янь-тунъ-тунь вода во многихъ мѣстахъ имѣетъ непріятный содовый вкусъ.

5. Запасовъ продовольствія и фуража кромѣ ближайшихъ окрестностей г. Цицикара нѣтъ.

6. Другихъ удобныхъ путей кромѣ указаннаго нѣтъ.

Въ общемъ, движеніе возможно, но необходимо:

1. Произвести починку дороги.

2. Подвести продовольствіе и фуражъ.

3. Устроить колодцы и заготовить топливо.

МАРШРУТЪ № 30.

Ст. Цурухайтуй—Мергень *).

Первый участокъ отъ станціи Цурухайтуя до перевала черезъ Б. Хинганъ. Исходнымъ пунктомъ пути Крапоткина служитъ нашъ пограничный казачій поселокъ Старо-Цурухайтуевскій караулъ, лежащій на лѣвомъ берегу р. Аргуни, примѣрно подъ 50° 12′ 30″ сѣверной широты и подъ 119° 15′ 17″ восточной долготы (отъ Гринвича). На противоположномъ берегу раскинуто 7 юртъ. Это китайскій караулъ, узловое начало двухъ поперечныхъ путей черезъ Маньчжурію: 1) на Мергень и 2) на Хайларъ—Цицикаръ.

1) Старо-Цурухайтуевскій караулъ, широко раскинутый по сѣверному пологому склону высоты, имѣетъ до 90 отдѣльныхъ дворовъ съ населеніемъ до 600 человѣкъ.

Среди казаковъ попадается нѣсколько человѣкъ тунгусовъ.

Всѣ постройки исключительно деревянныя, одноэтажныя. Главное занятіе населенія состоитъ въ скотоводствѣ и торговлѣ скотомъ; какъ подспорье къ хозяйству охота и рыбная ловля.

Лошадей мелкой Забайкальской породы до 1 тыс. головъ. Коневодство косячное, лошади круглый годъ на подножномъ корму. Рогатаго скота до 800 головъ, при чемъ воловъ почти нѣтъ; исключительно коровы и небольшая часть быковъ. На зиму для скота заготовляютъ сѣно. Овцы пасутся круглый годъ въ степяхъ на нашей и Маньчжурской сторонѣ стадами въ нѣсколько сотъ головъ.

Свиноводство развито очень слабо, исключительно для себя. Домашней птицы, кромѣ куръ, совсѣмъ нѣтъ. Хлѣбопашествомъ совершенно не занимаются; небольшіе же огороды имѣются почти у каждаго хозяина, при чемъ лучше всего родится картофель. Необходимые жизненные продукты привозятся русскими купцами, кромѣ чая, соли и буды (родъ крупнаго проса), получаемыхъ изъ гор. Хайлара.

Торговля лошадьми и баранами производится въ г. Хайларѣ и въ Абагайтуевскомъ караулѣ (близъ сліянія р. Хайлара съ Аргунью); кромѣ того, продаютъ лошадей, скотъ и барановъ Благовѣщенскимъ молоканамъ, спеціально для этой покупки пріѣзжающимъ на наши пограничные караулы.

Средняя цѣна лошади отъ 20 до 50 рублей, барана 4—4 р. 50 к. Цѣнной единицей при продажѣ въ Маньчжуріи является кирпичъ чая, равный 50 к.

Русскія деньги (серебро и бумажки) принимаются только въ г. Хайларѣ. Рыбной ловлей занимаются почти всѣ жители; рыбу ловятъ донной удой или острогой (длинный тонкій шестъ съ желѣзной

*) По развѣдкѣ Генеральнаго Штаба подполковника Манакина. 1896 г.

вилкой, длиною до 3 вершковъ). Употребляютъ также кривду, родъ небольшого невода.

Въ Аргуни ловятся сомы, тайменъ, сазанъ, чубакъ, щука и карась. Наиболѣе крупные таймены попадаются до ½ пуда вѣсомъ. Рыбу часто продаютъ нерчинско-заводскимъ купцамъ.

Для охоты отдѣльныя партіи промышленниковъ отправляются въ предѣлы Маньчжуріи, преимущественно въ раіонъ 3-хъ главныхъ притоковъ Аргуни: Хаула, Дербула и Гана, при чемъ проникаютъ въ глубь страны до 100 верстъ (до р. Айкена). Охота ведется на сохатаго, изубря, козу, тарбагана и драхву.

Семь юртъ, раскинутыхъ на правомъ нагорномъ берегу Аргуни, противъ пос. ст. Цурухайтуя, представляютъ тотъ китайскій караулъ (харулъ), которому ввѣрено наблюденіе за пограничной чертой даннаго раіона. По положенію, здѣсь должно помѣщаться: 1 офицеръ (цзолинъ), 2 унтеръ-офицера (болики), 36 рядовыхъ, но въ дѣйствительности налицо находится не болѣе 8—10 человѣкъ. Обязанность отправлять караульную службу возложена на хошуны (роды), изъ числа 8 знаменныхъ войскъ.

Смѣна производится черезъ 3 мѣсяца. Занимающимъ караулъ отъ китайскаго правительства полагается: юрты, жалованье, считая на человѣка по 2 кирпича чая и 12 ланъ (около 36 руб.) на всѣ три мѣсяца. Каждый мѣсяцъ производится повѣрка, и къ этой повѣркѣ собираются всѣ 36 человѣкъ.

Людямъ, занимающимъ караулъ, особой формы не назначено; каждый ходитъ въ чемъ хочетъ.

Изъ огнестрѣльнаго оружія только у цзолина имѣется собственное фитильное ружье, съ самодѣльнымъ ложемъ; никакихъ ученій на караулѣ не производится.

Пограничные жители пропускаются черезъ границу вполнѣ безпрепятственно, при чемъ не соблюдается никакихъ формальностей, но для путешественника, проникающаго въ предѣлы Китайской имперіи, офиціально установлены особыя правила. Прежде всего является обязательнымъ черезъ пограничнаго цзолина представить въ Хайларъ или паспортъ, или довѣрительныя письма. Изъ Хайлара немедленно является чиновникъ, который производитъ подробную опись всего имущества и снимаетъ копію съ паспорта; формальность эта обусловливается тѣмъ, что китайское правительство отвѣчаетъ за неприкосновенность вещей путешественника во время нахожденія его въ предѣлахъ Китая. Въ виду того же, назначается для сопровожденія конный проводникъ, обыкновенно изъ числа незначительныхъ чиновниковъ.

Съ одной стороны, обезпечивая сохранность вещей, ограждая отъ могущихъ быть столкновеній съ населеніемъ, тотъ же проводникъ тайно слѣдитъ за всѣми дѣйствіями и намѣреніями путешественника. Назначенные изъ Хайлара проводники обыкновенно доводятъ только

до перевала черезъ Бол. Хинганъ, гдѣ ожидаетъ уже другой, высланный изъ г. Мергеня навстрѣчу.

Въ нѣкоторомъ разстояніи отъ караула возвышается обонъ; это кустъ сухого тальника, обложенный кругомъ камнями. Здѣсь караульные обыкновенно возносятъ свои молитвы и совершаютъ жертвоприношенія.

Раздѣляя русскій и китайскій караулъ, Аргунь протекаетъ здѣсь въ топкой заливной долинѣ, въ сѣверномъ направленіи. Ширина долины отъ ½ до 1 версты. Совершенно открытые, нагорные берега круты, мѣстами обрывисты. Въ подмываемыхъ частяхъ обнажаются скалистыя массы изъ сѣраго гранита.

При извилистомъ руслѣ, теченіе Аргуни доходитъ въ 1 секунду до 4—5 футъ. Ширина рѣки до 40—50 саженъ; глубина отъ 1 до 2 саженъ, дно твердо-песчаное, безъ котлобоинъ. Невысокіе, надольные берега рѣки поросли мелкимъ тальникомъ и камышомъ. Отдѣляющіяся отъ главнаго русла многочисленные протоки покрываютъ всю долину, при чемъ въ половодье они, соединяясь, образуютъ обширныя водныя пространства.

Для сообщенія между обоими берегами существуютъ:

1) Русскій карбазъ, родъ большой лодки, поднимаетъ до 100 чел., ходитъ на веслахъ (весной 1896 года во время прихода экспедиціи былъ испорченъ и не употреблялся).

2) Два бата, грубо выдолбленные изъ колодъ, соединены дощатой платформой, безъ перилъ, ходятъ на шестахъ, управляются лопатой. Поднимаютъ 20—30 человѣкъ или 2—3 лошади и 1 повозку. На переправу съ одного берега на другой потребно около 20 минутъ. Батами пользуются обѣ стороны безпрепятственно. У жителей п. Цурухайтуя имѣется до 15 дощатыхъ лодокъ; каждая лодка подымаетъ отъ 10 до 15 человѣкъ.

Къ мѣсту переправы отъ п. Старо-Цурухайтуй идетъ дорога, шириной въ ходъ повозки. Непосредственно у выхода изъ поселка она образуетъ очень крутой ломаный спускъ (до 18°), длиной до 35 шаговъ. Далѣе, обходя одинъ изъ протоковъ Аргуни, прилегаетъ къ гранитной скалѣ лѣваго берега и завалена здѣсь скалистыми обломками.

При крутыхъ подъемахъ праваго нагорнаго берега, болѣе удобный путь слѣдованія пролегаетъ черезъ небольшую пологую падь, лежащую въ ½ верстѣ южнѣе пункта переправы.

Отъ китайскаго караула дорога, рѣзко обозначаясь пятью замѣтными колеями, идетъ непосредственно вдоль, такъ называемаго, вала Чингизъ-Хана, въ восточномъ направленіи; грунтъ каменисто-песчаный, удобный для движенія всякаго рода. На 12 верстѣ мѣстность представляетъ слегка волнистую, совершенно открытую степь съ общимъ уклоненіемъ къ долинѣ Гана. Къ югу отъ дороги, въ разстояніи 6—3 верстъ, протягивается невысокій, также открытый, хребетъ Гукта, съ довольно крутыми сѣверными скатами; къ сѣверу, въ разстояніи

6—13 верстъ широкая долина Гана съ низкимъ болотистымъ лѣвымъ берегомъ и возвышеннымъ правымъ. Отъ китайскаго караула, вдоль надольнаго праваго берега Аргуни, вверхъ по теченію, идетъ путь, вскорѣ раздѣляющійся на двѣ дороги, которыя, огибая справа и слѣва хребетъ Гукту, направляются на города Хайларъ и Мергень.

На 6 верстѣ отъ китайскаго караула небольшая тропинка пересѣкаетъ валъ Чингизъ-Хана, въ направленіи отъ г. Мергеня на нижній бродъ Гана; это обыкновенный путь слѣдованія на пограничные китайскіе караулы, разбросанные вдоль праваго берега Аргуни, ниже впаденія Гана.

Съ 13 версты мѣстность становится болѣе волнистой. Дорога пересѣкаетъ здѣсь два увала, хребта Широтуя, абсолютная высота уваловъ: 1-го—590 метровъ, 2-го—620 метровъ. Хребетъ Широтуй представляетъ собой понижающееся продолженіе хребта, который подъ тѣмъ же именемъ тянется вдоль праваго берега Гана; крайне крутыя, обрывисто-каменистыя массы этого послѣдняго хребта заполняютъ все видимое пространство праваго берега. Высшая точка здѣсь гора Курьеръ, которая тремя остроконечными вершинами, глубоко изборожденными трещинами и пещерами, возвышается непосредственно надъ долиной Гана. Измѣренная съ помощью тріангуляціи (переправиться на правый берегъ Гана за разливами рѣки не удалось) относительная высота горы Курьеръ опредѣлена въ 672 метра. Спустившись со 2-го увала Широтуя, дорога, оставляя валъ Чингизъ-Хана влѣво отъ себя, послѣдовательно пересѣкаетъ двѣ довольно крупныя пади Карачій-Ломя и слѣдуетъ пологими возвышенностями хребта Чильчей до Кирпичной балки.

Хребетъ Чильчей, въ общемъ превышая Широтуй, тянется небольшой цѣпью въ юго-западномъ направленіи, параллельно Широтую, онъ также совершенно открытъ. Рѣзкими обрывами упираясь въ русло Гана, въ 1—2 верстахъ сѣвернѣе дороги, Чильчей имѣетъ наивысшую точку въ вершинѣ, лежащей почти у самой дороги (абсолют. высота 632 метра).

Высота эта, имѣя круглую форму занята четырехугольной, редутообразной насыпью. Длина каждаго фаса этого редута 20°; при высотѣ 5′, толщина вала доходитъ до 2°. Слѣдовъ рвовъ незамѣтно, каменныхъ построекъ не обнаружено. Кругозоръ, открывающійся съ этого редута, въ западномъ направленіи очень великъ. Въ 1 верстѣ къ сѣверу лежитъ крутая гора Тимень; имѣя подобіе лежащаго верблюда, она носитъ еще названіе Кудзей (верблюдъ). Кудзей значительно ниже указанной вершины съ укрѣпленіемъ.

Массивы г. Курьеръ и хребтовъ Широтуй и Чильчей, сближаясь между собой, образуютъ два довольно узкихъ прохода (не болѣе 1/4 версты), въ которыхъ и протекаетъ Ганъ. Заключенная между этими проходами, часть долины Гана суха и представляетъ прекрасное

обширное пастбище, сплошь покрытое вострецомъ (лучшимъ подножнымъ кормомъ).

Мѣстность по сторонамъ дороги сильно волнистая, но открытая. Рѣка Ганъ, протекая съ сѣверной стороны, отъ Тыменя до Широтуя, параллельно пути, въ 2—2½ верстахъ за Широтуемъ, уклоняется къ сѣверо-западу и впадаетъ въ Аргунь въ 13 верстахъ ниже ст. Цурухайтуя. Берега рѣки вездѣ низкіе. Ширина рѣки не менѣе 30—40 саж., во время разливовъ она увеличивается вдвое и болѣе.

Броды въ низкую воду открываются у Широтуя и у устья. Дно песчано-каменистое, теченіе не менѣе 6 верстъ въ 1 секунду. Самые берега рѣки поросли жидкимъ тальникомъ, при чемъ только начиная отъ Тыменя и выше, среди тальника начинаютъ попадаться болѣе крупныя породы деревьевъ: тополь и ветловникъ; вся же долина, какъ и окрестные берега совершенно открыты.

Валъ Чингизъ-Хана представляетъ изъ себя слабо замѣтную насыпь въ 3′ высотой и до 1½ толщиной. Вся поверхность вала усѣяна мелкой галькой и изрыта норами тарбагановъ. Валъ имѣетъ видъ изломанной прямой линіи. Направляясь до спуска со 2-го увала Широтуя, по дорогѣ отсюда валъ дѣлаетъ изломъ на сѣверо-востокъ до горы Тымень, отъ которой круто поворачиваетъ на юго-востокъ и у Кирпичной балки вновь сближается съ дорогой.

Начиная отъ Кирпичной балки, мѣстность уже принимаетъ горный характеръ. Рядъ отдѣльныхъ крупныхъ сопокъ и хребтовъ заполняетъ весь этотъ участокъ до самаго русла Гана. Многочисленныя извилины послѣдняго то непосредственно упираются въ высокіе скалистые берега (до 7 саженъ), то, отбѣгая крутыми дугами, образуютъ небольшіе плацдармы и долины. До острова Дурного мѣстность носитъ названіе Большой Карахайтуй (хреб. Якче), отъ острова Дурного до г. Одинокой—Малый Карахайтуй. Названіе свое мѣстность получила отъ большого количества змѣй, встрѣчающихся здѣсь (Карахайтуй—значитъ по-монгольски „черный червь“).

Отдѣляясь отъ хребта Чильчей Кирпичной балкой, узкой, глубокой и очень длинной, Бол. Карахайтуй представляетъ пять обнаженныхъ, параллельныхъ, короткихъ хребтовъ, раздѣленныхъ между собой также крутыми балками; количество послѣднихъ возрастаетъ по мѣрѣ приближенія къ Гану. Наивысшими изъ этихъ хребтовъ являются 4-й и 5-й, на 6-й и 9-й верстахъ, съ относительной высотой до 20° (абсолютная высота 645 м.). Дорога, перейдя Кирпичную балку крутыми, но короткими спусками и подъемами, совмѣстно съ валомъ Чингизъ-Хана, первыя четыре версты слѣдуетъ непосредственно по кронѣ нагорнаго берега Гана, а съ пятой (5-й) версты, выбирая болѣе пологія мѣста, обходитъ 4-й и 5-й хребты, уклоняясь къ югу, между тѣмъ, какъ линія вала продолжается въ прямомъ направленіи. На 8-й верстѣ дорога снова подходитъ къ валу, пересѣкая здѣсь широкую, пологую падь, отдѣляющую Б. Карахайтуй отъ М. Карахайтуя. Прибрежныя

части Гана здѣсь извѣстны подъ названіемъ Федуриха (Дурной островъ).

Малый Карахайтуй начинается узкой горой, имѣющей форму остраго двугранаго угла, и представляетъ совокупность массы мелкихъ сопокъ, въ общемъ, тѣсно обставляющихъ лѣвый берегъ Гана. На 4-й верстѣ отъ острова Дурного рѣзко выдѣляется вторая острогранная гора; это хребетъ Итуга, который, продолжаясь на сѣверъ тремя отдѣльными сопками, далеко выдвигается въ долину Гана, заставляя послѣдній сдѣлать крутой поворотъ. Имѣя абсолютную высоту до 680 м. (относительная высота Итуги надъ уровнемъ воды Гана до 60 саженъ).

Дорога совмѣстно съ валомъ идетъ на востокъ, придерживаясь края обрывистаго берега рѣки, который, однако, начинаетъ постепенно понижаться. За три версты до горы Одинокой дорога спускается въ самую долину Гана, пролегая у подножія двухъ береговыхъ сопокъ, ограничивающихъ здѣсь Малый Карахайтуй.

Гора Одинокая рѣзко выдѣляется по своему округлому очертанію отъ всѣхъ сосѣднихъ сопокъ, но не превышаетъ 15°.

Въ общемъ, движеніе по дорогѣ означеннаго участка, несмотря на твердость грунта, представляетъ существенное затрудненіе не только для повозокъ, но и для верховыхъ: часто встрѣчающіеся спуски и подъемы настолько круты, что приходится прибѣгать и къ тормозу, и къ помощи аркана. Преобладающимъ грунтомъ является песчано-каменистый.

Часть долины р. Гана отъ горы Одинокой до г. Тыменя, имѣя въ общемъ не менѣе 5 верстъ, поражаетъ своей грандіозной шириной; только близъ острова Дурного долина суживается до 3 верстъ.

Правый нагорный берегъ покрытъ отрогами хребта Широтуя, совершенно открытъ, представляетъ крутые обрывы, понижающіеся по мѣрѣ движенія къ востоку.

Вся указанная долина Гана изрѣзана многочисленными протоками и затонами, обращающими ее въ многочисленные острова, покрытые тальникомъ и деревьями, среди которыхъ начинаютъ появляться крупные экземпляры. Особенно много здѣсь черемухи. Во время цвѣтенія ея вся долина кажется какъ бы покрытой снѣгомъ.

На этихъ островахъ, трудно доступныхъ въ лѣтнее и весеннее время, водится много звѣря, на котораго и ѣздятъ сюда промышлять наши приаргунскіе казаки.

Отъ г. Одинокой, дорога мѣняя свое направленіе на сѣверо-востокъ, пересѣкаетъ обширную равнину, отъ 3 до 6 верстъ шириною, образуемую съ одной стороны невысокими хребтами Баахчи и Гунукуръ, а съ другой отдѣльно стоящимъ огромнымъ массивомъ горы Лабдаринъ. Вдоль южной подошвы этой горы, переваливая черезъ пологій отрогъ ея, дорога идетъ до 12-й версты, тогда какъ р. Ганъ огибаетъ ту же гору съ сѣвера, въ разстояніи отъ дороги до 2—3 верстъ.

При высотѣ до 40 саж., гора Лабдаринъ образуетъ болѣе крутые скаты къ сѣверу и востоку; здѣсь, омываясь струями Гана, эти скаты обнажаютъ красновато-бурый гранитъ, составляющій главный остовъ горы (абсолютная высота Лабдарина 645 метровъ.).

Валъ Чингизъ-Хана сопровождаетъ дорогу во все время слѣдованія ея вдоль г. Лабдаринъ, но отъ той же 12-й версты круто поворачиваетъ къ югу и исчезаетъ вдали за хребтомъ Гункуръ. На углу поворота, у самой дороги, имѣется редутообразная постройка такого же типа, какъ и на высотѣ близъ г. Тымень.

Отъ этого редута, сохраняя сѣверо-восточное направленіе, дорога протягивается на 10 верстъ многими спусками и подъемами черезъ развѣтвленія хребта Гункуръ, составляющаго здѣсь лѣвый нагорный берегъ Гана, а на 10-й верстѣ спускается у отдѣльной сопки Дита (названная Бутиными Бура Аджирга) въ долину Гана. Три версты далѣе дорога проходитъ у подошвы высокаго утеса, съ совершенно отвѣсными гранитными сопками, Ценгина, названнаго такъ по причинѣ растущаго въ изобиліи на немъ дикаго лука (ценгинъ по-монгольски — лукъ). Относительная высота Ценгина равняется 300 футамъ, абсолютная высота 710 метровъ.

Отъ утеса Ценгина, на протяженіи 3 верстъ, ширина долины Гана сливается съ очень пологою, открытой падью Кули, которая отдѣляетъ хребетъ Гункуръ отъ хребта Кули.

Эта часть долины Гана вообще суха и покрыта прекрасной травой. Дорога пересѣкаетъ падь Кули, отстоя отъ русла Гана до 2 верстъ. Перейдя падь Кули, дорога, на протяженіи 6 верстъ, едва замѣтной тропой полого подымается на хребетъ того же имени, слѣдуя сначала вдоль узкой пади, а затѣмъ по столь же пологимъ открытымъ вершинамъ хребта. Восточнымъ пологимъ скатомъ этого хребта, переходящимъ здѣсь въ падь Хунгуй, дорога спускается въ долину Гана. Склоны хребта Кули, обращенные къ сѣверу, такъ же круты, какъ и склоны Гункура, но нѣсколько уступаютъ послѣднимъ въ высотѣ. Грунтъ разсматриваемаго участка песчано-каменистый на перевалахъ и песчано-глинистый въ низинахъ; путь, вполнѣ удобный для движенія повозокъ.

Долина Гана сравнительно узка и по ширинѣ не превосходитъ 1—3 верстъ. Крутые нагорные берега долины, съ часто встрѣчающимися обнаженными гранитами, имѣютъ дикій видъ, въ особенности правый берегъ. Среди нагроможденныхъ на этомъ берегу скалъ даже трудно замѣтить здѣсь вливающуюся въ Ганъ, съ правой стороны, р. Ургу (противъ хребта Кули). Русло Гана, дробясь и извиваясь, придерживается праваго берега и отстоитъ отъ дороги отъ 2 до 6 верстъ, такъ что для выбора ночлеговъ необходимо, свертывая съ дороги, приближаться къ берегу рѣки. Образуемые Ганомъ острова густо поросли отдѣльными деревьями и кустами, представляющимися въ видѣ небольшихъ группъ лѣса; сюда ѣздятъ наши казаки за дро-

вами. Теченіе рѣки здѣсь до 7 верстъ въ часъ. При каменистомъ днѣ слышенъ ясно перекатъ воды. Глубина рѣки сажень, ширина 10—15 саженъ.

Вынесенныя силою волны, по берегамъ громоздятся гряды песку, перемѣшаннаго съ довольно крупной галькой. Высота ихъ нерѣдко достигаетъ 4—5 фут., обозначая высоту воды при разливахъ Гана.

Мѣстность, прилегающая къ обоимъ берегамъ, совершенно открыта, если не считать тѣхъ тощихъ березокъ, которыя цѣпляются въ трещинахъ скалистыхъ береговъ.

Травы на вершинахъ слабы, но самая долина Гана вездѣ поросла вострецомъ, который уже къ этому времени (конецъ мая) достигъ до 1½ сажени высоты; болѣе топкія мѣста долины покрыты мягкой осокой, которую также охотно ѣдятъ лошади.

Перейдя хребетъ Кули, на протяженіи до 6 верстъ, дорога слѣдуетъ по долинѣ р. Гана, почти совершенно незамѣтнымъ для глаза слѣдомъ, такъ какъ частые разливы Гана смываютъ тѣ колеи, которыя оставляютъ за собой немногіе проѣзжающіе здѣсь.

Въ 5-ти верстахъ къ югу отъ дороги пологой дугой тянется довольно рѣзко обозначенный открытый хребетъ Бургата, при чемъ на 7-й верстѣ закругленія этой дуги приближаются къ Гану уже до 1-й версты. Составляя продолженіе хребта Кули, Бургата ниже и отдѣляется отъ Кули широкой падью Хунгай, ниспадающей въ долину Гана. Сухое иловатое дно долины Гана легко доступно для верховыхъ, но для повозокъ лучше придерживаться подошвы скатовъ, такъ какъ колеса здѣсь менѣе вязнутъ.

Переваливъ на 7-й верстѣ два отрога Бургата, съ раздѣляющей ихъ довольно глубокой падью, дорога два раза переходитъ въ бродъ черезъ небольшую, съ твердымъ дномъ, рѣчку (названную у Бутиныхъ Уилигучи). Въ настоящее время Уилигучи едва замѣтна.

Массивъ горы Мѣдной или Хала, въ 5 верстъ по параллели и въ 2 по меридіану, имѣетъ форму сѣдла съ двумя круглыми вершинами, достигающими высоты до 440 саженъ (абсолютная высота 757 м.).

Круто ниспадающіе скаты со стороны востока и запада образуютъ двѣ широкія пади.

Западная изъ нихъ служитъ для русла р. Уилигучи. По этой именно пади, не доходя 5½ верстъ до Айкена, свернулъ кн. Крапоткинъ, чтобы движеніемъ по лѣвому берегу Айкена продолжать свой путь. Такъ же прошли и Бутины. Однако тѣ трудности, которыя представляются при движеніи этимъ путемъ и заключающіяся въ видѣ многочисленныхъ переваловъ, безводности мѣстности и встрѣчающихся сильныхъ топей у брода Айкена, заставляютъ предпочесть продолжать путь по соединенной долинѣ Айкена и Гана, чтобы уже здѣсь перейти на правый берегъ перваго.

На всемъ протяженіи 19-ти верстъ правый нагорный берегъ Гана образуется тянущимся здѣсь хребтомъ Хандахай и Уилигучи—крутые, обнаженные скаты, многочисленные рѣзко очерченные уступы, глубокія узкія балки характеризуютъ его. Лишь на скатахъ, обращенныхъ къ востоку, появляются мѣстами небольшія группы бѣлыхъ березокъ.

Противъ вдающагося въ долину Гана уступа Бурты высится своими острыми вершинами г. Улла; высоту ея можно опредѣлить, примѣрно, до 500 саженъ. Долина Гана, на всемъ протяженіи участка, не превосходитъ $2^1/_2$ верстъ. По лѣвому берегу она суха и преимущественно открыта. Группы деревьевъ усѣиваютъ непосредственно самые берега и острова рѣки.

Русло рѣки идетъ вдоль праваго берега. Число рукавовъ значительно меньше. Ширина рѣки не болѣе 10—15 шаг. Травы, покрывающія долину, хотя и хороши, но среди вострека уже начинаютъ встрѣчаться другіе виды, что обусловливается большой сухостью долины и меньшимъ количествомъ встрѣчающагося перегноя. Зато ростъ и объемъ деревьевъ значительно увеличиваются, часто встрѣчаются экземпляры до 5—7 саженъ высоты; среди нихъ становится особенно замѣтной бѣлая береза.

Рѣка Ганъ течетъ въ западномъ направленіи, уклоняется лишь на участкахъ отъ Ценгина до М. Карахайтуя на югъ, а отъ Курьера до устья на сѣверо-западъ. Общая ширина его долины отъ 3 до 6 верстъ, суживается лишь въ 5 мѣстахъ (у Улли, Кули, Диты, Тыменя и Широтуя). Въ этихъ же мѣстахъ, какъ говорятъ, появляются и броды въ малую воду, провѣрить это не удалось, такъ какъ въ это время (конецъ мая) по Гану держались высокія воды и глубина рѣки нигдѣ не обозначалась меньше 6 футовъ.

Ширина Гана вездѣ не менѣе 10—15 саж. За Широтуемъ она увеличивается даже до 100 саженъ. Среднія величины барометрическихъ давленій, наблюдаемыя во время экспедиціи въ долинѣ Гана, были: (май 1896 года) устье Гана 715,5; устье Айкена 707, разность давленія $+8{,}5$, т. е. разность высотъ данныхъ точекъ $=102$ м. или 316,2 футамъ, т. е. среднее паденіе на 1 версту $=3$, чѣмъ обусловливается и значительная быстрота теченія: отъ 5 до 7 саж., хотя надо замѣтить, что въ верхней половинѣ теченіе значительно сильнѣе, чѣмъ въ нижней, что указываетъ на болѣе крутое паденіе первой трудно; проходимость Гана обусловливается тою массой рукавовъ, затоновъ, заводей, которыми затоплена большая часть его долины. Встрѣчаются рукава настолько значительные, что опредѣлить, гдѣ именно главное русло, очень трудно.

Верхняя часть долины суше, въ ней менѣе рукавовъ и заводей, нижняя наоборотъ, при чемъ отъ Широтуя до устья долины становится очень топкой.

Сила разливовъ Гана и время ихъ исключительно зависятъ отъ количества выпадаемой влаги; случается, что въ нѣсколько часовъ онъ

выходитъ изъ береговъ, разливаясь и заполняя долину, но такъ же быстро сходитъ вода; разсказываютъ, что въ жаркое время, въ періодъ засухъ, Ганъ пересыхаетъ настолько, что лежащіе на его днѣ камни обнажаются. Этому можно повѣрить, такъ какъ Ганъ питается исключительно горными водами, быстро изсякающими.

Слѣдуетъ обратить вниманіе на тотъ фактъ, что при протяженіи въ 105 верстъ, отъ Айкена до устья, Ганъ не принимаетъ въ себя слѣва ни одного даже ручья; показанная у Бутиныхъ Уилигучи настолько ничтожна, что ее нельзя считать даже ручьемъ. Это доказываетъ вообще сухость окружающей почвы.

Дѣйствительно, почва возвышенностей Гана представляетъ тонкій глинисто-песчаный пластъ, покоящійся на глинистомъ сланцѣ. Почва долины Гана и прилегающихъ къ ней падей и падушекъ (боковая небольшая долина) отличается большою влажностью. Долина Гана по преимуществу покрыта наноснымъ слоемъ перегноя.

Скудная растительность, покрывающая возвышенности въ падяхъ и долинахъ, замѣняется прекрасными пастбищами, при чемъ ростъ травъ доходитъ до плеча человѣка.

Вся мѣстность, прилегающая къ лѣвому берегу Гана, отличается степнымъ характеромъ, совершенно открытымъ и безводнымъ.

Мѣстность же праваго берега, по собраннымъ свѣдѣніямъ, носитъ другой характеръ: многоводные Хаулъ и Дербулъ, соединяясь между собой при самомъ впаденіи въ Аргунь, въ 5 верстахъ ниже устья Гана, со своими многочисленными притоками, сообщаютъ мѣстности видъ пересѣченный, а почвѣ болѣе влажный.

Многочисленныя черноземныя долины здѣсь покрыты роскошной травой, превышающей даже ростъ человѣка и служащей прекрасными пастбищами. На всемъ участкѣ до Айкена, по своимъ свойствамъ, дорога представляется вполнѣ удобной для всякаго рода движенія. Бивачныя стоянки встрѣчаются очень часто, но исключительно по Гану.

О климатѣ и населеніи будетъ сказано ниже.

Подойдя у подошвы горы Мѣдной къ лѣвому берегу Айкена, дорога, сохраняя восточное направленіе на протяженіи 9-ти верстъ, слѣдуетъ по общей долинѣ Айкена и Гана, которые, непосредственно передъ соединеніемъ, текутъ параллельно другъ другу, въ разстояніи около 1 версты.

Слѣды дороги почти исчезаютъ, колеи виднѣются кое-гдѣ лишь небольшими урывками.

Первыя три версты движеніе происходитъ по узкой полосѣ, заключенной между лѣвымъ, довольно высокимъ берегомъ Айкена съ одной стороны и скалистымъ обрывистымъ берегомъ съ другой. Достигая въ общемъ до ½ версты, вначалѣ этотъ проходъ имѣетъ не болѣе 2 саженъ и едва достаточенъ для провоза повозки. Маскированный деревьями, при первомъ взглядѣ, онъ почти незамѣтенъ. Грунтъ до брода довольно твердый, песчано-глинистый, съ небольшою примѣсью

перегноя, для движенія удобенъ. Берегъ Айкена покрытъ густыми зарослями крупнаго лѣса; на склонахъ нагорнаго берега раскинутъ молодой березнякъ, бѣлые стволы котораго рѣзко выдѣляются среди обнаженнаго сѣро-бураго гранита.

На 3-й верстѣ отъ начала движенія по лѣвому берегу Айкена путь переходитъ въ бродъ на лѣвый берегъ.

Постояннаго брода не существуетъ, онъ мѣняется почти послѣ каждаго разлива рѣки, отъ того же зависитъ и глубина его, при чемъ достаточно нѣсколькихъ часовъ, чтобы повысить уровень воды на 1½—2 саж., но конечно это имѣетъ мѣсто и въ обратномъ отношеніи. Бродъ надо искать на 3-й верстѣ слѣдованія пути по Айкену, гдѣ, раздѣляясь на 2 или на 3 рукава, Айкенъ уменьшаетъ свою ширину и глубину. Экспедиція переправилась на 3-й верстѣ черезъ два рукава рѣки и лежащій между ними небольшой островъ. Глубина (7-го іюля) была отъ 2¾—3¼ футовъ. Вода, вслѣдствіе дождя наканунѣ предыдущаго дня, подымалась; 1-й рукавъ, шириной до 15 саж., 2-й — 20. Бродъ извилистъ, ширины не болѣе 6 саж., теченіе равнялось 7′ въ 1 секунду. Дно по берегамъ иловатое, посединѣ каменистое, твердое. При переправѣ необходима осторожность. Каждую повозку слѣдуетъ удерживать арканами, а бродъ точно обозначать кольями, такъ какъ бываютъ случаи частаго перевертыванія повозокъ. Грузъ на двуколкахъ пришлось повысить и перевозить частями. Далѣе движеніе производится по низинѣ, отдѣляющей Айкенъ отъ Гана. Вся эта часть пути, непосредственно до выхода на высоту праваго нагорнаго берега Айкена, имѣетъ длины до 6 верстъ. Покрыта группами рѣдкихъ кустовъ и мелколѣсья, перерѣзана многими протоками и затонами, которые приходится непрестанно переходить въ бродъ.

Эти броды, частью топкіе, и кочковатая поверхность низины очень затрудняютъ движеніе не только для повозки, но и для конныхъ. Достаточно указать, что на прохожденіе этого 6-верстнаго участка экспедиціей было утрачено до 7 часовъ времени, а послѣднія 3 версты движеніе производилось сплошь по водѣ; но такая трудность движенія обусловливается исключительно разливами рѣки при высокой водѣ, такъ какъ при обыкновенной водѣ большое число бродовъ пересыхаетъ и самая долина становится гораздо суше, т. е. легче доступной. Ширина долины, общей для обѣихъ рѣкъ Гана и Айкена, отъ 2 до 4 верстъ, оба нагорные берега круты, скалисты и покрыты мелкимъ березнякомъ. Изъ боковой пади праваго берега, въ 1½ версты за нижнимъ бродомъ, выходитъ слѣдъ колеи; эта дорога, которою пользовались аборигены, ѣдущіе изъ Цицикара и Мергеня на линію аргунскихъ китайскихъ карауловъ, говорятъ, въ настоящее время почти заброшена, такъ какъ имѣется болѣе сѣверный и лучшій путь, выходящій также на Мергень. Насколько это справедливо, выяснить не удалось, хотя подобное предложеніе въ виду существующаго намѣренія китайцевъ проложить прямой путь изъ г. Мергеня въ Жел-

тугу (противъ русской станицы Игнашино) является довольно вѣроятнымъ.

Придерживаясь праваго берега Айкена, путь оставляетъ долину Гана, продолжающуюся въ восточномъ направленіи, повертываетъ на 6-й верстѣ выше брода на югъ и входитъ въ долину Айкена, которою и слѣдуетъ на протяженіи 23 верстъ до верхняго брода этой рѣки.

У самаго устья долины путь, колея котораго становится нѣсколько яснѣе и тверже, переходитъ черезъ два перевала до 20 саж., относительной высоты каждый; подъемы на эти увалы довольно круты (до 8 саж.). Далѣе путь идетъ низовьями отлогости спускающагося уступами праваго нагорнаго берега. На 9—12 верстахъ встрѣчаются два небольшія озера. Вода въ нихъ совершенно прѣсная, но истокъ озера протекаетъ по почвѣ, содержащей соленыя щелочи. Солоноватость почвы привлекаетъ сюда изубрей, сохатыхъ, которые обыкновенно ночью и приходятъ сюда лизать ее: этимъ пользуются охотники, устраиваютъ здѣсь ночныя засады и бьютъ звѣря.

Отъ 2-го озера правый нагорный берегъ становится рѣзко отвѣснымъ, обнажая мощные слои глинистаго сланца и сѣраго гранита. Многочисленныя мелкія пади круто ниспадаютъ въ долину. Путь проложенъ у самаго подножія нагорнаго берега и усѣянъ каменистыми глыбами, оторванными отъ скалъ. Мѣстами подземные ключи образуютъ небольшія топи. На 19-й верстѣ дорога поворачиваетъ къ юго-востоку, продолжая сохранять указанныя свойства до 22-й версты, послѣ которой пересѣкаетъ цѣлый рядъ нижнихъ пологихъ уступовъ, образуемыхъ здѣсь нагорнымъ берегомъ.

На 28-й верстѣ встрѣчается небольшая рѣка, вытекающая изъ крутой пади, а на 29-й верстѣ дорога выходитъ къ нижнему броду Айкена. Русло Айкена здѣсь приближается къ правому нагорному берегу: крутая отдѣльная сопка, у подножія которой находится бродъ, легко опредѣляетъ его положеніе.

Рѣка Айкенъ вытекаетъ изъ Бол. Хингана въ западномъ направленіи, у указанной сопки мѣняется направленіе пологой дугой на сѣверъ. Ширина долины у поворота вдругъ уширяется до 2—4½ вер.

Здѣсь же въ Айкенъ вливается слѣва рѣчка Бага-Толока, вытекающая изъ пологой пади того же имени, а въ 10 верстахъ ниже брода рѣчка Грязная, протекающая по очень узкой и грязной пади, почти въ 2 версты шириной. Извилистое теченіе Айкена придерживаясь или лѣваго берега долины, или средины, только противъ устья р. Грязной подходитъ къ правому нагорному берегу.

Долина Айкенъ, измѣняя свою ширину отъ 2½ до 4½ верстъ, суживается при устьѣ до 1½ верстъ.

Собственное названіе Айкена рѣка получаетъ послѣ принятія р. Бага-Толока, до этого же ее называли Икенъ. Ширина рѣки отъ 10 до 20 саж., глубина же 6 фут.; дно песчаное, мѣстами иловатое. При паденіи до 7,7 саж. на одну версту, теченіе до 8,5 футовъ въ секунду;

самые берега рѣки сухіе, но не болѣе 2 саж. высоты. Берега поросли густымъ тальникомъ. Вся долина сильно топка, покрыта кочками, но протоковъ почти нѣтъ. Во время разлива, также, какъ и въ Ганѣ, совершающагося внезапно, вся долина покрывается водой. Вообще, по своимъ свойствамъ, переходъ черезъ долину представляетъ довольно порядочное затрудненіе, особенно въ раіонѣ впаденія рѣки Грязной и частью ниже.

Изъ трехъ бродовъ, имѣющихся на Айкенѣ: а) нижняго, б) средняго и в) верхняго, нижній уже указанъ ранѣе, средній находится близъ устья р. Грязной; на этотъ бродъ выходитъ дорога, отдѣляющая ее отъ долины Гана у г. Мѣдной.

Собственно глубина брода не болѣе 3 ф., но тѣ трудности, которыя приходится преодолѣвать при переходѣ черезъ долину Айкена, заставляютъ предпочесть обойти этотъ бродъ, или продолжая движеніе вдоль лѣваго берега Айкена, какъ сдѣлали бр. Бутины, или обходя черезъ нижній бродъ, какъ сдѣлала экспедиція.

Верхній бродъ имѣетъ ширину рѣки 10 саж., глубину 3 фута, дно песчано-каменистое, берега топкіе и иловатые, ширина брода не болѣе 4 саж.; предварительно до перехода самаго брода приходится перейти на 1/4 версты топкую долину и довольно грязную вымоину. По правую сторону Айкена тянется гористый кряжъ, принадлежащій къ западнымъ склонамъ Бол. Хингана, а въ частности представляющій водораздѣлъ Айкена отъ рѣки Туры, впадающей въ Ганъ въ 12 вер. выше Айкена.

Имѣя по параллели отъ 6 до 12 верстъ, кряжъ этотъ представляетъ возвышенную поверхность, съ подымающимися на ней отдѣльными сопками и перерѣзанную поперечными падями, рѣзко обозначенными и круто спадающими ко всѣмъ тремъ долинамъ: къ Айкену, Гану и Турѣ.

Абсолютная высота кряжа опредѣляется въ 765 м., относительная отъ 50 до 20 метр. Середина поверхности кряжа покрыта березовымъ лѣсомъ, густота и ростъ котораго увеличиваются по мѣрѣ движенія къ югу. Кряжъ же состоитъ изъ глинистаго сланца, легко отдѣляющагося плитами; мѣстами попадаются участки гранита, съ кварцовыми жилами.

Лѣвый берегъ нѣсколько уступаетъ въ высотѣ правому; крутые скалистые берега обнаруживаются лишь непосредственно у устья долины и у средняго брода по рѣчкѣ Грязной, впрочемъ, они не превышаютъ 10 саженъ, тогда какъ на правомъ достигаютъ до 20 и даже до 25 саженъ. Средняя часть лѣваго берега имѣетъ характеръ уступовъ, понижающихся къ долинѣ; средняя же часть берега покрыта довольно густымъ мѣшаннымъ лѣсомъ.

Среди травъ, покрывающихъ долину Айкена, вострецъ (лучшій подножный кормъ) встрѣчается лишь участками по Айкену, при чемъ покрываетъ въ изобиліи лишь нижніе сухіе склоны береговъ и пре-

имущественно растетъ по падямъ, у солончаковыхъ озеръ, въ болѣе же сырыхъ мѣстахъ долины встрѣчается осока, покрывающая въ изобилiи тѣсно расположенныя здѣсь кочки. Лучшія стоянки по Айкену у 2-хъ солончаковыхъ озеръ и въ 3 верстахъ ниже средняго брода, на бугрѣ противъ пади пустой.

Отъ нижняго берега Айкена, на протяженiи 16 верстъ, путь идетъ по пади рѣки Бага-Толока. Рѣчка Бага-Толока, незначительная по размѣрамъ, но имѣетъ берега низкiе и болотистые, которые и сообщаютъ тотъ же топкiй характеръ частямъ долины, къ нимъ прилегающимъ на ширину до 100—125 саженъ. Долина постепенно суживается отъ 2 до ½ вер., а по мѣрѣ движенiя къ югу замѣтно повышается. Разность точекъ высоты устья и вершины опредѣлилась до 100 метр.

Падь обозначена довольно круто спускающимися нагорными берегами: справа склонами одного изъ боковыхъ побочныхъ хребтовъ Б. Хингана, слѣва водораздѣльной линiей Айкенъ—Хайларъ. Эти склоны покрыты рѣдкимъ березовымъ лѣсомъ, который, по мѣрѣ движенiя къ югу, становится гуще и выше, а на лѣвомъ берегу переходитъ даже въ очень густой лиственный лѣсъ, тѣсно охватывающiй всю вершину пади Бага-Толока.

Путь, перейдя на лѣвую сторону Айкена, болѣе сухую, нежели правая сторона, переваливаетъ черезъ небольшой угловой увалъ и слѣдуетъ вдоль подошвы праваго берега пади Бага-Толока.

Дорога, болѣе торная и яснѣе обозначена, грунтъ песчано-каменистый, твердый, очень удобный для колеснаго движенiя; на 4—6 вер. путь минуетъ двѣ совершенно похожихъ одна на другую невысокихъ крутыхъ сопки (два брата), соединенныхъ узкой куртиной; на 8 верстѣ высокую круглую гору до 50 метровъ высоты; на 12, 14 и 17 верст. пересѣкаетъ послѣдовательно три грязные ручья, вытекающiе изъ боковыхъ крутыхъ падей. Пади эти, имѣя до ½ версты ширины, по своей топкости затрудняютъ движенiе, особенно послѣдняя изъ нихъ. Для лучшаго перехода слѣдуетъ переправляться ближе къ ихъ устьямъ, это общее условiе для всѣхъ встрѣчающихся на склонахъ Хингана грязяхъ.

Подъ верхнимъ слоемъ грязи ручьевъ, примѣрно до 1 аршина, обнаруживается еще промерзлый слой, который скрѣпляетъ грязь къ серединѣ лѣта, но по мѣрѣ таянiя, эти грязи становятся еще болѣе топкими и гораздо болѣе трудными для движенiя. На 16 верстѣ путь доходитъ до самой вершины пади, упираясь въ поросшiй густымъ, мѣшаннымъ лѣсомъ гранитный утесъ, окруженный топкими болотами, пробивающимися ключами и ручьями, которые служатъ источниками р. Бага-Толока. Высокiе густые лѣса, окружающiе этотъ уголокъ съ трехъ сторонъ съ возвышающимися за ними вершинами горъ, принадлежащихъ Б. Хингану, сообщаютъ очень живописный характеръ этому уголку, но съ другой стороны подножный кормъ здѣсь уже значительно хуже, такъ какъ ограничивается почти исключительно одной

осокой, покрывающей кочковатую поверхность пади Толока; пырей и вострецъ, изрѣдка встрѣчающіеся ближе къ устью этой пади, при вершинѣ ея исчезаютъ совершенно.

Отъ вершины пади Бага-Толока путь круто поворачиваетъ на востокъ, входитъ въ предѣлы западныхъ склоновъ Б. Хингана съ его дремучими лѣсами. Окружающая мѣстность пріобрѣтаетъ сильно гористый характеръ. На протяженіи 12 верстъ дорога идетъ черезъ боковую вѣтвь отрога Б. Хингана, составляющую водораздѣлъ между Айкеномъ и Кулдуромъ. Абсолютная высота этого отрога опредѣляется въ 1,000 м., относительная до 86,5 м. Весь отрогъ покрытъ густымъ лѣсомъ; обнаженными являются только пади, рѣзко поэтому выдѣляющіяся среди массы окружающихъ лѣсовъ.

Дорога среди этихъ лѣсовъ, слегка уклоняясь къ югу, поднимается вдоль узкой пади, ниспадающей къ Бага-Толока, переваливаетъ сѣдловину отрога и, слѣдуя по склонамъ его, вдоль широкой пади, открывающейся къ югу, пересѣкаетъ нѣсколько мелкихъ падей, ей поперечныхъ, и на 8 верстѣ спускается къ пади Драки.

Ширина дороги не болѣе хода повозки, грунтъ вязкій и скользкій, вслѣдствіе сбѣгающихъ ключей, затрудняетъ движеніе, хотя сами по себѣ подъемы и спуски не представляются особенно крутыми. Переходъ черезъ встрѣчающіяся мелкія пади, грязныя и топкія, покрытыя кочковатымъ торфомъ, настолько труденъ для провоза повозокъ, что предпочтительнѣе огибать эти пади у верховій, пробираясь сквозь растущій здѣсь лѣсъ.

Начиная отъ пади Драки до брода черезъ р. Кулдуръ, путь, слѣдуя вдоль послѣдняго на протяженіи 22-верстнаго разстоянія, пересѣкаетъ 12 падей, образуемыхъ круто спадающими южными склонами вышеуказаннаго отрога къ широкой долинѣ Кулдура. Свойства падей безпрестанныя переправы въ бродъ по бѣгущимъ по этимъ падямъ, горнымъ рѣкамъ и ручьямъ, безпрерывные спуски и подъемы чрезвычайно затрудняютъ движеніе не только повозки, но и конныхъ. Этотъ участокъ представляется наитруднѣйшимъ изъ всего пути отъ станціи Цурухайтуя до Мергена.

Падь Драки представляетъ три пади, соединяющихся въ одну падь подъ названіемъ Б. Драки, при чемъ дорога идетъ вдоль одной параллельной, пересѣкая двѣ поперечныя, 1-я (первая) поперечная (падь Драки), на 12-й верстѣ, имѣетъ топкую открытую поверхность въ $1^1/_2$ версты шириною, покрытую тонкимъ слоемъ кочковатаго торфа, колеблющагося подъ ногами и легко прорывающагося. Крутые берега, покрытые очень густымъ лиственнымъ лѣсомъ, исключаютъ возможность обойти эту падь съ вершины. Бѣгущая посрединѣ рѣчка, до 4 саж. шириной и до 6—4 футъ глубиной, имѣетъ дно иловато-песчаное. Для перехода черезъ падь, во избѣжаніе проваловъ, необходимо выбирать свѣжія мѣста. Всасывающая поверхность поглощаетъ здѣсь довольно скоро набрасываемый хворостъ. Для перевозки повозокъ

пришлось строить родъ гати и мостъ черезъ рѣчку. Для переправы лошадей лучше придерживаться устья пади, гдѣ она хотя и грязнѣе, но при большой низинѣ не такъ топка и кочковата. Путь, пройдя на двѣ версты вдоль лѣваго берега этой пади, повертывающей на востокъ по подножію каменистаго кряжа, на 14-й верстѣ пересѣкаетъ вторую падь Б. Драки, шириной до одной версты. Эта падь не такъ топка, для перехода легче, а рѣка, здѣсь протекающая, съ твердымъ песчанымъ дномъ, имѣетъ до 2,5 футовъ глубины.

Окружающіе падь берега, съ болѣе пологимъ скатомъ, покрыты лиственнымъ лѣсомъ средней густоты.

На 17-й верстѣ, переваливъ снова черезъ довольно высокій и крутой хребетъ и уклоняясь къ юго-востоку, путь входитъ въ широкую падь р. Чика, которую и пересѣкаетъ наискось, на протяженіи 4-хъ верстъ. Самая рѣка Чика имѣетъ твердо-каменистое дно и глубину не болѣе 2 футъ, не трудна для перехода, но долина топка и вязка, особенно по лѣвому берегу, гдѣ въ Чику впадаютъ два грязные ручья. Здѣсь необходимо для укрѣпленія почвы прибѣгнуть къ хворосту. Берега пади Чика довольно пологи, поросли лѣсомъ березнякомъ и лиственникомъ, сравнительно болѣе рѣдкимъ. Отсюда путь крутымъ подъемомъ около круглой высокой сопки поворачиваетъ на востокъ, идетъ черезъ пологій сухой перевалъ, покрытый высокимъ березовымъ лѣсомъ, и на 25-й верстѣ пересѣкаетъ падь Б. Янгирчи, входя въ долину р. Кулдуръ.

Падь Б. Янгирчи, шириной до 1—2 верстъ, сплошь покрыта кочками торфяника, въ промежуткахъ заполненными водой. Посединѣ рѣчка, шириной отъ 2—4 саж., глубина 3 фут.—6 фут., дно песчано-каменистое, русло придерживается праваго берега пади. Движеніе для повозокъ черезъ падь очень трудно, приходится подстилать хворостъ, впрочемъ въ изобиліи доставляемый лѣсами, покрывающими оба берега. Берега лишь мѣстами представляютъ крутости, — лѣвый, болѣе пологій, имѣетъ видъ пониженной террасы, по которой и продолжается путь, въ разстояніи отъ русла Кулдура отъ 4-хъ до 3-хъ вер. Вся мѣстность покрыта ольховымъ кустарникомъ, до береговыхъ сопокъ, гдѣ кустарникъ переходитъ постепенно въ лѣсъ.

На 30-й верстѣ падь М. Янгирчи обставлена совершенно отвѣсными скалами; эта падь имѣетъ ширины не болѣе $^1/_2$ версты, кочковатое дно залито водой, но самая рѣчка М. Янгирчи глубиной не болѣе 3 футовъ (бродъ $1^1/_2$ фута), дно песчаное, ровное.

Справа разстилается широкая долина Кулдура, придерживаясь лѣваго берега, сильно пересѣченнаго и покрытаго густымъ лѣсомъ, обозначается линіей высокаго тальника, покрывающаго въ изобиліи оба берега Кулдура.

Отъ пади М. Янгирчи до пади М. Лаптайдай, всѣ 6 верстъ, рѣзко обрывистый берегъ долины Кулдура, перерѣзанный нѣсколькими

мелкими падями, съ массой сбѣгающихъ по нимъ ключей, дѣлаетъ невозможнымъ движеніе по немъ, и путь идетъ по самой долинѣ Кулдура, придерживаясь лишь подошвы праваго нагорнаго берега.

Движеніе здѣсь очень трудно, все время приходится слѣдовать по водѣ, достигающей до колѣна лошади.

Масса камней, слѣдствіе обваловъ, загораждаютъ путь. Вытекающія изъ падей рѣчки очень топки, переправа черезъ нихъ затруднительна за отсутствіемъ лѣса, который покрываетъ лишь самый гребень берега.

Отъ М. Лаптайдая до Пучи берега становятся менѣе круты, путь идетъ по ихъ нижнимъ склонамъ и проходитъ близъ Кулдура, приближающагося здѣсь къ этимъ нагорнымъ берегамъ долины. Но почва, состоящая изъ торфа, лежащаго на каменистомъ основаніи, вся пропитана водой. Наиболѣе сухой является только небольшая возвышенность, покрытая высокимъ рѣдкимъ лѣсомъ и подходящая почти къ самому Кулдуру, близъ устья Пучи.

Падь Пучи, шириной до 1½ версты, обставлена возвышенными крутыми берегами, поросшими густымъ мѣшаннымъ лѣсомъ. По ней текутъ двѣ рѣки: Б. Лаптайдай и Пучи, при устьѣ соединяющіяся въ одну, первая незначительна по размѣрамъ, но Пучи имѣетъ ширину отъ 5—6 саженъ.

Бродъ находится ниже соединенія обѣихъ рѣчекъ, глубина его до 2½ футовъ, при твердомъ песчаномъ грунтѣ. Долина кочковатая, грязная, топкая, движеніе все время производится по водѣ, доходящей до колѣнъ лошади. По берегамъ Пучи растетъ довольно густой тальникъ, остальная часть долины открыта.

Отъ Пучи до брода черезъ Кулдуръ, на протяженіи 3 верстъ, путь идетъ между берегами долины его.

Путь заваленъ камнями, частью залитъ водой, но твердый.

Р. Кулдуръ, вытекая изъ густыхъ лѣсовъ Б. Хингана, течетъ въ юго-западномъ направленіи, а между устьями Пучи и Янгирчи прямо на западъ.

Сливаясь ниже съ р. Хайларъ, онъ представляетъ верховыя воды Аргуни, почему ему и присваиваютъ названіе верхняя Аргунь. До впаденія въ р. Кулдуръ р. Джиргила, наиболѣе крупнаго его притока, изливающагося въ него нѣсколько выше устья Пучи, русло Кулдура не болѣе 7—10 саж. ширины, ниже она увеличивается до 15—20 саж., глубина воды въ низкую воду не менѣе 3—4 футовъ. Быстрота теченія доходитъ до 7 футовъ въ секунду.

Относительное превышеніе уровня Кулдура у брода надъ уровнемъ Аргуни, у китайскаго караула, опредѣляется приблизительно въ 320 м. (абсолютная высота брода), т. е. среднее паденіе Кулдура на версту будетъ до 3 футовъ. Дно рѣки песчаное, твердое. Берега до 3—4 футовъ высоты, заросли густымъ тальникомъ и отдѣльными группами деревьевъ. Ширина долины до 3 верстъ, за исключеніемъ участка ниже устья

Пучи, гдѣ эта ширина не превосходитъ 1 версты. Долина открыта, кочковата и сильно топка ниже устья Пучи, выше же болѣе суха, хотя и кочковата. Разливы рѣки, кромѣ періодическихъ, какъ слѣдствіе таянія снѣговъ, бываютъ и внезапные, подъ вліяніемъ падающаго дождя: въ нѣсколько часовъ вода прибываетъ на два, даже на 4 фута, заливая всю долину. Такъ было и при движеніи экспедиціи: выпавшій за день сильный дождь поднялъ воду на два фута, затѣмъ слѣдовалъ ясный и сухой день, и вода быстро, почти на глазахъ, сбѣжала. Оба берега долины обрывисты, круты, покрыты смѣшанными лѣсами, густота которыхъ увеличивается съ удаленіемъ отъ рѣки. Высота береговъ у брода достигаетъ 30—35 саженъ. Кромѣ многочисленныхъ правыхъ притоковъ, указанныхъ выше, въ Кулдуръ впадаетъ съ правой стороны М. Кулдуръ (нѣсколько выше брода) и Джиргилъ, впадающій слѣва, нѣсколько ниже брода.

М. Кулдуръ, имѣя меридіанальное направленіе, течетъ на протяженіи до 22 версты и въ самомъ широкомъ мѣстѣ его русла не превосходитъ 5 саженей, но глубина не менѣе 4 фут. Дно песчано-иловатое, завалено массой деревьевъ, изъ числа растущихъ по берегамъ. Долина у устья узкая, въ верховьяхъ М. Кулдура расширяется до 4 вер., покрыта здѣсь многими мелкими озерами и сильно болотистая. Наибольшее изъ этихъ озеръ, озеро Св. Елисаветы, до 1/4 квадратн. версты, можно считать истокомъ М. Кулдура. Берега долины круты, густые дѣвственные лѣса изъ лиственницы и березы покрываютъ ихъ до самыхъ гребней. Встрѣчающіяся по этимъ берегамъ болотистыя пади и топкіе ихъ склоны очень затрудняютъ движеніе даже верхомъ. До озера Елисаветы замѣтны малыя тропы, вѣроятно, ороченъ-охотниковъ. Далѣе всѣ слѣды исчезаютъ. Попытка проникнуть далѣе 30-й версты къ сѣверу, считая отъ устья М. Кулдура, не удалась, за полнымъ отсутствіемъ воды и подножнаго корма. Подножный кормъ по долинѣ Кулдура и по прилегающимъ къ нему падямъ очень слабый и исключительно ограничивается осокой и другими болотистыми непитательными травами.

Бродъ на Кулдурѣ одинъ, на 46-й верстѣ, считая отъ вершины Бага-Толока. Здѣсь Кулдуръ образуетъ 2 рукава, раздѣленные небольшими лѣсными островами; ширина перваго рукава до 10 саженъ, глубина была только въ 1 футъ, дно твердо-песчаное. Второй рукавъ, до 2 футовъ глубины, но ширина не болѣе 2 саженъ.

Оба берега высотой, до 3 футовъ, изъ слабаго наноснаго грунта (илистый перегной).

Перейдя Кулдуръ, путь пролегаетъ по пади притока Кулдура Джиргила, имѣющей юго-восточное направленіе, на протяженіи 16 вер. Самая падь, шириною въ 2—3 версты, имѣетъ высокіе, до 20—25 саженъ, нагорные берега. Эти берега особенно круты при устьѣ и представляютъ здѣсь каменистыя розсыпи съ раскинутыми у подножія многочисленными довольно крутыми обломками скалъ. Дно долины Джир-

гила кочковатое, топкое, открытое. Самая рѣчка Джиргилъ имѣетъ отъ 2 до 6 саженъ ширины, течетъ мелкими извилинами, придерживаясь поперемѣнно обоихъ береговъ. Теченіе очень быстрое, дно песчано-иловатое, берега низкіе, топкіе, ихъ покрываетъ густой тальникъ.

Путь, перейдя на лѣвый берегъ Кулдура, непосредственно за бродомъ, слѣдуетъ на протяженіи 1 версты по общей долинѣ Кулдура и Джиргила, довольно твердой, хотя и залитой водой; затѣмъ 2½ версты идетъ по твердой сухой элани (терраса).

Озеро Хинганъ ключевое, незначительное по величинѣ, съ замѣчательно чистой прѣсной водой; отъ этого озера долина Джиргила становится суше. Абсолютная высота озера — 950 м., т. е. паденіе пади Джиргила равняется на 1 версту до 10,8 футовъ. На 62-й верстѣ крутымъ поворотомъ на востокъ путь начинаетъ подыматься на главный хребетъ Б. Хингана. Подъемъ слѣдуетъ на протяженіи 4-хъ верстъ среди густого, высокаго, преимущественно лиственнаго, лѣса.

Путь дѣлаетъ многочисленные повороты, нигдѣ не представляя крутости болѣе 3—7 саженъ.

Дорога на подъемѣ почти не обозначается, мѣстами виднѣются лишь слѣды колесъ, но страшно путанные. Поэтому при движеніи необходимо имѣть опытнаго проводника, иначе можно долго плутать и даже вовсе заблудиться.

Почва твердая, почти исключительно каменистая. Масса поваленнаго дерева заставляетъ или расчищать дорогу, или обходить наиболѣе крупные экземпляры: движеніе поэтому утомительно. Пришлось въ повозкахъ сдѣлать перепряжку лошадей. Справа, сквозь лѣсъ, крутой нагорный берегъ спускается здѣсь въ долину. Эта элань покрыта прекрасной травой (широколистникомъ и пыреемъ) и является одной изъ лучшихъ стоянокъ на всемъ пройденномъ протяженіи Кулдура.

Движеніе отъ этой элани до озера Хингана, на 10½ верстъ, сильно затрудняется сначала глубокими ржавыми топями, непосредственно примыкающими къ правому нагорному берегу и затѣмъ на 53-й, 56-й, 58-й верстахъ пересѣкающими путь грязными ручьями, ниспадающими изъ поперечныхъ падей въ Джиргилъ. Широкія, чрезвычайно топкія долины ручьевъ и вязкое дно послѣднихъ представляютъ серьезное препятствіе для провоза повозокъ и провода лошадей.

Подъ грязью ручьевъ ощущается ледъ (въ началѣ іюня), по мѣрѣ таянія послѣдняго труднопроходимость усиливается. Для устройства переправы приходится прибѣгать къ помощи хвороста, который находится въ разстояніи до ½ версты; мѣстность, по сторонамъ пади Джиргила, покрыта сплошными лѣсами, увеличивающими свою густоту съ движеніемъ къ югу, виднѣется иногда крутая, глубокая балка. Небольшіе ключи, пересѣкая нѣсколько разъ путь, сбѣгаютъ въ эту балку. Черезъ четыре версты движенія дорога выходитъ на перевалъ, абсолютная высота котораго равняется 1200 м., относительная — 250 м. или около 775 футовъ. Посредине имѣющейся здѣсь небольшой лѣсной

площади виднѣются остатки сожженнаго обона, кругомъ валяются остатки разбитаго каменнаго бурхана, который былъ поставленъ въ нишѣ, выдолбленной въ толстой лиственницѣ. Спускъ съ перевала болѣе крутъ: на протяженіи до 2 верстъ дорога твердо каменистая, имѣетъ въ среднемъ уклонъ не менѣе 10 градусовъ, а мѣстами уклоны достигаютъ и до 15 градусовъ; по сторонамъ высокій густой лѣсъ. Спустившись къ широкой открытой пади, дорога дѣлаетъ крутой поворотъ налѣво вдоль ея и, направляясь на сѣверо-востокъ, черезъ три версты подходитъ къ ключу, составляющему начало р. Умина (Номина), принадлежащаго къ системѣ рѣки Нонни.

Населеніе раіона, прилегающаго къ разсмотрѣнному участку пути, слагается изъ двухъ народностей:

1) Солоновъ и 2) Ороченъ. Первые занимаютъ пространство, извѣстное подъ именемъ области солоновъ, заключенное между теченіемъ р. Гана, р. Айкена и границей Халхи. Вторые, начиная отъ правыхъ береговъ Айкена, занимаютъ оба лѣсистыхъ склона Б. Хингана.

Отличаясь между собой по обычаямъ, нравамъ, образу жизни и языку, солоны и орочены принадлежатъ къ тунгузскому племени.

Подъ именемъ солонъ мѣстные жители различаютъ собственно солоновъ и баргутовъ. Различіе это вызывается исключительно оттѣнками нарѣчія; языкъ, которымъ говорятъ баргуты, почти напоминаетъ бурятскій языкъ; въ солонскомъ встрѣчается болѣе маньчжурскихъ словъ, но тѣмъ не менѣе языкъ солоновъ настолько отличенъ отъ маньчжурскаго, что солонъ и маньчжуръ не понимаютъ другъ друга. Но тотъ же солонъ хорошо понимаетъ по-бурятски.

Не имѣя опредѣленной черты, разграничивающей солоновъ и баргутовъ, можно замѣтить, что баргуты придерживаются болѣе Гана, а солоны окрестностей Хайлара. Но часто тѣ и другіе мѣшаются.

Хр. Большого Хингана, представляя рѣзкую естественную границу, дѣлящую Хэй-лунъ-цзянскую провинцію на двѣ неровныя части, отличныя по климатическимъ и гидрографическимъ условіямъ, положилъ рѣзкое различіе на образъ жизни, характеръ и нравы представителей, обитающихъ въ западной, меньшей половинѣ. Въ этомъ отношеніи солоны (подразумѣваются собственно солоны и баргуты) представляются тождественными съ ближайшими своими сосѣдями халхасцами и монголами.

Трудно точно было опредѣлить по немногочисленнымъ встрѣчамъ, почти даже исключительнымъ, цифру населенія области солоновъ; мѣстные жители считаютъ все число кочующихъ здѣсь отъ 10 до 15 тысячъ человѣкъ.

Солоны народъ исключительно кочевой, они ведутъ пастушескій образъ жизни и не знаютъ другихъ занятій или промысловъ, кромѣ ухода за своими стадами, которыя состоятъ изъ лошадей, рогатаго скота и барановъ. При встрѣчѣ знакомые первымъ дѣломъ начинаютъ

разспрашивать другъ друга на счетъ скота, такъ какъ въ ихъ глазахъ стадо важнѣе семьи и родни.

Лошади малорослы, преимущественно верховой породы, напоминаютъ нашу забайкальскую, но почти исключительно бѣлой масти. Онѣ извѣстны своей выносливостью и неприхотливостью. У лошадей стригутъ гриву и чолку. Рогатый скотъ рослый и крупный. Бараны курдючные, большіе, но курдюки рѣдко достигаютъ вѣсу въ 15 фунт. Барановъ скопятъ на первомъ году, при чемъ мясо такихъ иргеновъ, теряя свой специфическій запахъ, замѣчательно вкусно.

Величина стадъ зависитъ отъ достатка хозяина, въ среднемъ равняется отъ 100 до 200 головъ, но извѣстны богачи — обладатели до 12 тысячъ головъ.

Въ послѣднемъ случаѣ стада разбиваютъ на нѣсколько группъ, какъ съ цѣлью лучшаго прокорма, такъ и съ цѣлью предохранить отъ общаго падежа, при заразѣ или отъ пурги.

Сѣна никогда не заготовляютъ. Стада круглый годъ на подножномъ корму. При сильныхъ снѣгахъ, для облегченія добыванія корма баранамъ, гонятъ впереди лошадей, которыя, разбивая снѣгъ, подымаютъ траву. На всемъ протяженіи пути весною и лѣтомъ чрезвычайно рѣдко можно встрѣтить этихъ кочевниковъ. Экспедиція встрѣтила только всего 3 семьи. Происходитъ это оттого, что весною и лѣтомъ солоны откочевываютъ всѣмъ семействомъ, уходя къ югу и разбивая свои стоянки у подножія сопокъ, въ падяхъ, на открытыхъ мѣстахъ, гдѣ имѣются лучшія пастбища.

Время остановки зависитъ отъ количества корма, но, въ среднемъ, стоятъ на мѣстѣ 2—3 недѣли.

На зиму и осень обыкновенно отдѣляютъ женъ и дѣтей, разбивая для нихъ зимовья преимущественно въ мѣстахъ, гдѣ есть топливо, а сами продолжаютъ кочевать со своими стадами вокругъ зимовокъ. Такихъ зимовокъ особенно много по Гану, и въ это время раіонъ пути не представляется безлюднымъ.

Наружность солона напоминаетъ бурята: то же широкое, плоское лицо, съ выдающимися скулами, но не особенно смуглое, и носъ менѣе приплюснутъ, небольшіе узко-прорѣзанные темные глаза, та же слабая растительность на подбородкѣ. Ростъ средній, но вообще солонъ гораздо красивѣе и статнѣе нашего бурята.

Одежда состоитъ изъ короткой, съ косымъ воротникомъ, рубахи, обыкновенно изъ синей дабы и такихъ же шароваровъ. Застежки мѣдныя, круглыя, счетомъ всего три. Сверху широкій халатъ до колѣнъ, „далумбутъ“, изъ сѣрой матеріи съ цвѣтнымъ кушакомъ.

На головѣ—войлочная круглая шляпа съ ушками, на ногахъ короткіе мягкіе сапоги (унта). Зимой халаты и сапоги подбиваются бараньимъ мѣхомъ, также носятъ дохи имана (козла). У каждаго нераз-

лучно маньчжурскій ножъ, съ воткнутыми въ него двумя тонкими палочками (для ѣды), желѣзное огниво, съ мѣшечкомъ для кремня и ганзы (длинная деревянная трубка, мундштукъ которой составляетъ гордость хозяина, и дѣлаютъ ее изъ особаго камня).

На ганзѣ виситъ неизбѣжный кисетъ съ табакомъ.

Женщины носятъ болѣе узкіе и длинные „далумбуты“ и длинныя рубашки съ такими же круглыми пуговицами.

На голову надѣваютъ „дирбыкъ“, ободокъ изъ плиса, шириной пальца въ два, убранный корольками, стеклянными кружками, по срединѣ болѣе мелкими.

Въ срединѣ же вставляется „моржонъ“, крупныя цвѣтныя бусы въ родѣ жемчуга, эти „моржоны“ покупаютъ у русскихъ купцовъ. Мужчины и женщины носятъ косы, которыя заплетаютъ въ 4 отдѣльныхъ пряди, спуская двѣ на затылокъ и двѣ по вискамъ, во всю длину волосъ. При парадномъ костюмѣ женщины перекладываютъ черезъ лѣвое плечо ленты, обыкновенно красныя, и связывая ихъ на правомъ боку, оставляютъ концы висящими до земли. Эти концы при молитвѣ забираются между ладонями. Также носятъ серьги—женщины маленькія, дѣвицы—большія. На рукахъ браслеты и кольца, серебряные или каменные.

Солонъ покупаетъ себѣ жену, уплачивая тестю „калымъ“. Величина послѣдняго зависитъ отъ достатка жениха, даетъ 70—80 головъ скота, а богатые даже 500 и 1000. Но взамѣнъ этого невѣста обязана принести съ собой юрту и всю домашнюю утварь.

Многоженство допускается, при чемъ количество женъ зависитъ исключительно отъ степени богатства супруга.

На женщинахъ главнымъ образомъ и лежитъ веденіе всего хозяйства, выдѣлка кошемъ (войлоковъ), конской сбруи, одежды, приготовленіе пищи, женщины исполняютъ всѣ эти задачи умѣло и довольно охотно. Солонъ отличается живымъ нравомъ, любознательностью и общительностью; звонко раздается среди степей его беззаботная пѣсня. Онъ охотно привѣтствуетъ васъ, охотно вступаетъ въ разговоръ, интересуясь, куда и зачѣмъ вы идете. Съ охотой удѣляетъ вамъ часть своего молока и вводитъ въ свою юрту. Честность ихъ испытана нашими пограничными казаками, вполнѣ довѣрчиво вручающими имъ для передачи другимъ, безъ всякаго опасенія, деньги или вещи. Говорятъ не было примѣра обмана со стороны солона въ данномъ случаѣ.

Пища солона состоитъ изъ мяса, буды (родъ проса) и кирпичнаго чая, который варится на молокѣ съ бараньимъ жиромъ. Чай является настолько необходимымъ для солона, что кирпичъ чая служитъ мѣновой единицей: на русскія деньги 1 кирпичъ стоитъ 50 коп.

Мясо употребляютъ баранье или лошадиное. Его варятъ безъ соли. Во время переходовъ вялятъ. Лѣтомъ варятъ „арака“. Арака приготовляется изъ коровьяго молока, для чего его квасятъ въ теченіе су-

токъ въ узкихъ, длинныхъ кувшинахъ „курунга“, затѣмъ мѣшаютъ посредствомъ деревянныхъ съ отверстіями кружковъ, насаженныхъ на палку. Получается хмельный напитокъ, 1½ — 2 стакана котораго достаточны, чтобы свалить съ ногъ человѣка.

Изъ травъ употребляютъ растущій въ изобиліи по скалистымъ берегамъ и падямъ дикій лукъ (цонимъ), мангиръ и дикій чеснокъ. Жилищемъ солоновъ служитъ юрта.

Юрта деревянная, состоитъ изъ нижней рѣшетки, въ 4 фута высоты, „кана“, трубы изъ обрубка дерева съ выдолбленной срединой и съ дырочками по окружности, въ которыя вкладываются концы „унэны“ (стрѣлъ), упирающіеся другими концами въ „каны“; унэны слегка изогнута. Все это обкладывается „чика“, т. е. тонкими прутьями, плотно связанными на манеръ ковра. Выходъ, обращенный на югъ, устраиваютъ на манеръ дощатой двери. Зимой все покрывается кошмами. Юрта имѣетъ до 2 саженъ въ діаметрѣ.

Весь полъ юрты устланъ „чикой“, въ серединѣ „очагъ“, на которомъ большой чугунный съ тремя ножками котелъ. Противъ входа божница, нарисованная красками на полосѣ холста. Божница закрыта отъ взоровъ шелковымъ покрываломъ, передъ ней металлическія или деревянныя чашечки съ будой или водой, иногда цвѣты.

Слѣва низкая, узкая кровать, шкапикъ, по стѣнамъ оружіе; справа домашняя утварь, вяленое мясо и другіе припасы.

Солоны принадлежатъ къ буддистамъ, исповѣдуютъ ламаизмъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ среди нихъ еще въ достаточной мѣрѣ уживаются и остатки шаманства. Сущность ученія Будды „о погруженіи въ Нирвану“ хорошо извѣстна. Требуя аскетизмъ, заставляя отрѣшаться отъ всякаго стремленья къ прогрессу, оно вполнѣ по сердцу и характеру номада. Солоны, какъ и монголы, отличаются большой ревностью въ дѣлѣ религіи; чтобы вымолить прощеніе своимъ грѣхамъ, не останавливаются передъ самыми утомительными испытаніями; говорятъ, усердіе ихъ доходитъ до того, что они, предпринимая обходъ вокругъ монастырей или кумиренъ, падаютъ на каждомъ шагу, измѣряя ограду своими тѣлами, распростертыми въ пыли и грязи.

Но поблизости пройденнаго участка нѣтъ ни одного монастыря, нѣтъ ни одной часовни, чтобы удалось лично провѣрить это. Но зато можно подтвердить, что ни одинъ солонъ не пройдетъ мимо обона, кажущагося ему мѣстомъ присутствія божества, чтобы не принести чего-нибудь въ жертву: конскій волосъ, ленту, чохъ (монета), все охотно принимаетъ бурханъ, ниспосылая благодать на успѣхъ дальнѣйшаго пути солона. Лишенные кумиренъ, во время хураловъ, собираются у этихъ обоновъ на молитву. Кругомъ на корточкахъ солоны, сложивъ ладони, твердятъ знаменательную молитву: „омъ-мани-падле-хумъ“, заключающую всю буддійскую мудрость.

Въ заключеніе приносятъ въ жертву барана, кропятъ обонъ его горячею кровью, а мясо дѣлятъ межъ собой.

Монгольскій первосвященникъ (Хутухта) занимаетъ лишь третье мѣсто въ іерархіи святыхъ, однако онъ тоже бурханъ, то есть живой или воплощенный Будда, который, по вѣрованію ламаистовъ, подъ различными видами преимущественно смѣняетъ самъ себя или возрождается, но, начиная съ XVI столѣтія, при каждой послѣдовательной кончинѣ, онъ отправляется совершать свое переселеніе души въ Тибетъ, куда и совершается торжественное посольство, которое и находитъ его въ формѣ младенца. Однако, имена избираемыхъ „буддъ“ должны быть посылаемы въ министерство иностранныхъ дѣлъ, въ Пекинъ. „Гыгэнъ“ солоновъ (4-я ступень духовной іерархіи), живетъ въ Хайларѣ; насколько удалось выяснить, область солоновъ представляетъ только одну Хайларскую іерархію.

Китайское правительство покровительствуетъ ламаизму, такъ какъ политика маньчжурской династіи постоянно стремилась и стремится къ тому, чтобы увеличивать число ламъ (безбрачныхъ), съ цѣлью уменьшать настолько же естественное приращеніе населенія и замѣнять мирными монастырями прежнія стойбища его наслѣдственныхъ непріятелей.

Среди номадовъ наравнѣ съ религіозными вѣрованіями пустило глубокіе корни и суевѣріе. Въ каждомъ явленіи природы, въ каждой болѣзни они видятъ попущенія злого духа. Самая смерть представляется имъ вселеніемъ духа зла въ тѣло человѣка. Солоны хоронятъ мертвецовъ только въ городахъ. Въ степи же, предвидя близкую кончину члена семьи, солоны его немедленно взваливаютъ на двуколку, и старшій въ родѣ гонитъ лошадей во весь духъ по сопкамъ, по оврагамъ, не разбирая мѣста. Гдѣ упадетъ умирающій, тамъ постигнетъ его смерть, тамъ останется и прахъ. Солонъ же еще сильнѣе гонитъ лошадей, онъ не смѣетъ взглянуть на то страшное мѣсто, гдѣ остался его близкій, но гдѣ царитъ злой духъ.

Отношеніе солоновъ къ русскимъ очень хорошее, намъ не приводилось слышать о какихъ-либо недоразумѣніяхъ между солонами и нашими пограничными казаками, которые постоянно ѣздятъ по Гану вплоть до Айкена или въ видѣ охотниковъ, или для пастьбы своего скота, или за дровами. Солонъ настолько уже привыкъ къ русскому, настолько признаетъ его превосходство, что даже самый переходъ во власть Россіи ему бы не казался страшнымъ. Во всякомъ случаѣ почти невѣроятно встрѣтить какое-либо противодѣйствіе со стороны солоновъ, въ случаѣ движенія нашихъ отрядовъ по ихъ странѣ, въ худшемъ случаѣ они отнесутся къ этому безразлично.

Все населеніе состоитъ въ числѣ военно-обязанныхъ. Округъ Хулюмбуиръ, часть Маньчжуріи между Б. Хинганомъ, Аргунью и границею Халха, дѣлится на 17 хошуновъ, каждый хошунъ на 3 сумуна, число юртъ въ сумунѣ опредѣляется размѣромъ контингента 52 конныхъ, т. е. изъ всего Хулюмбуирскаго округа въ военное время можетъ быть собрано до 2,500 человѣкъ конницы. Служба на караулахъ

по Аргуни, въ мирное время, также возложена на хошуны, отъ которыхъ и ведется опредѣленный нарядъ также особымъ расписаніемъ.

Въ отличіе отъ солоновъ, орочены являются исключительно бродячимъ народомъ, главнымъ занятіемъ ихъ является охота на звѣря, преимущественно на изубря и гурана (козулю).

Все богатство орочена заключается въ двухъ-трехъ коняхъ и фитильномъ ружьѣ. Ни юртъ, ни повозокъ, орочены не имѣютъ. Рѣдко оставаясь на одномъ мѣстѣ болѣе 2—4 дней, ороченъ, со всѣми своими домочадцами идетъ туда, куда идетъ звѣрь. Для своей остановки выбираетъ преимущественно лѣсныя поляны, вблизи большихъ рѣчекъ. Пади Кулдура, Айкена, Туры представляютъ собой излюбленныя мѣста ихъ остановокъ. Здѣсь можно видѣть многочисленные остатки шалашей, служившихъ временнымъ кровомъ для орочена и его семьи. Десятка полтора тонкихъ жердей связываются накрестъ лыкомъ, образуя шалашъ до $1^1/_2$ сажени высоты и сажени двѣ въ діаметрѣ. На половину высоты отъ основанія такой шалашъ прикрывается снаружи вываренными кусками бересты. Верхъ оставляется совершенно открытымъ, также какъ и небольшое боковое отверстіе для входа. Лѣсина, просунутая въ это отверстіе до средины шалаша, подлѣ стоящаго здѣсь треножника, служитъ очагомъ; кругомъ очага земля устилается той же берестой. Въ такихъ шалашахъ проводитъ ороченъ и его семья всю свою жизнь; и зимой и лѣтомъ толпятся члены семьи вокругъ огонька; самъ же хозяинъ со старшими сыновьями вѣчно на охотѣ.

При перекочевкахъ бросаютъ шалашъ, забирая лишь бересту, которая, хорошо проваренная, служитъ до 5 лѣтъ. Наружность орочена невзрачна: маленькаго роста, съ пепельно-сѣрымъ лицомъ, безпокойно-бѣгающими косыми глазами, въ рубахѣ съ открытымъ воротомъ, короткихъ панталонахъ изъ изюбринной или козьей шкуры, въ круглой войлочной шапкѣ, всегда грязный, изодранный, онъ имѣетъ очень жалкій видъ. Женщины носятъ рубахи болѣе длинныя. Дѣти совершенно голыя какъ лѣтомъ, такъ и зимой. Вся зимняя одежда ороченъ заключается въ мѣховыхъ унтахъ да дохѣ, которую они набрасываютъ на плечи. Но зато лошади ороченъ очень хороши, замѣчательно крѣпкія, красивыя, хотя и малорослыя; ороченъ ни за что не соглашается уступить или продать своего коня.

Ороченъ также покупаетъ себѣ жену, давая за нее небольшой калымъ, но жена ничего не приноситъ съ собой своему мужу. Никакихъ брачныхъ церемоній или торжествъ при этомъ не происходитъ, все заключается въ томъ, что отецъ или братъ привозятъ невѣсту въ шалашъ жениха. Пища орочена—изъ буды, мяса убитаго звѣря, слегка сваренаго, и ханшина (сладкая китайская водка), который они вымѣниваютъ на шкуры убитаго звѣря у торгачиновъ-маньчжуръ, спеціально открывающихъ свои походныя лавочки среди наиболѣе посѣщаемыхъ ороченами мѣстъ.

Ороченъ избѣгаетъ встрѣчи съ русскими, при самой же встрѣчѣ обнаруживаетъ всѣ признаки сильной боязни; онъ дрожитъ, безпрестанно присѣдаетъ на землю. Впрочемъ, эта боязливость нисколько не мѣшаетъ ему, пользуясь удобнымъ случаемъ, угнать лошадь или вола, но при этомъ, если обнаружится погоня, уворованные лошади или волы немедленно бросаются на пути преслѣдованія.

Сроднившись съ окружающей его природой, ороченъ поражаетъ своимъ знаніемъ мѣстности и способностью оріентироваться.

Въ самой глухой тайгѣ, въ которую онъ заходитъ, преслѣдуя звѣря, ороченъ чувствуетъ себя, какъ дома. Даже дѣти, лѣтъ 10—12, обнаруживаютъ замѣчательную способность оріентированія, отыскивая убитыхъ отцомъ въ тайгѣ звѣрей, часто за 12—15 верстъ отъ шалаша, только по поверхностному указанію.

Все вооруженіе орочена заключается въ фитильномъ ружьѣ, съ самодѣльнымъ ложемъ и замкомъ. Стрѣляютъ всегда пулями съ сошки, которая придѣлана къ ложу.

Ороченъ не потратитъ даромъ пули, онъ слишкомъ дорожитъ каждымъ зарядомъ; онъ иногда по цѣлымъ недѣлямъ выслѣживаетъ звѣря и стрѣляетъ только тогда, когда разсчитываетъ навѣрное попасть. Шкура съ убитаго звѣря, особенно панты (рога молодого изубря) ороченъ обмѣниваетъ у маньчжурскихъ торгачиновъ на предметы довольствія, порохъ и свинецъ.

Орочены исповѣдуютъ ламаизмъ, но среди нихъ нерѣдко встрѣтишь проявленіе самаго грубаго шаманства.

Ни о какихъ кумирняхъ, устроенныхъ непосредственно для орочень въ предѣлахъ Б. Хингана, не привелось слышать. Въ отличіе отъ солоновъ, ороченъ не бросаетъ своихъ умирающихъ, а хоронитъ ихъ весьма оригинально и красиво.

Обыкновенно выбирается укромное, живописное мѣсто въ углу лѣсной поляны, гдѣ устраиваютъ помостъ на высотѣ одной сажени, состоящій изъ четырехъ врытыхъ въ землю тонкихъ стоекъ, соединенныхъ продольными жердями (до 1 сажени), на послѣднія укладываютъ поперечныя, болѣе короткія (до $1^1/_4$ аршина), наверху помоста устраиваютъ гробницу, родъ корзины, изъ мелкихъ прутьевъ, куда и кладутъ тѣло покойника, обертывая его берестой. Сверху трупъ покрывается двускатной крышей, сдѣланной также изъ бересты. Все вмѣстѣ прочно связывается волосяными веревками. Съ трупомъ кладутъ въ гробницу ганзу, огниво, кисетъ съ табакомъ, ножъ; снаружи подъ головой вѣшаютъ берестяную коробку, „туезокъ“, наполненную землей.

Завѣдываніе ороченами сосредоточено въ особомъ управленіи, расположенномъ въ г. Хайларѣ, куда это управленіе, въ 1893 году, перенесено изъ Селенъ-Санъ-чжанъ (по тракту Мергень—Айгунъ, въ 91-й верстѣ отъ перваго).

Орочены платятъ правительству подать въ размѣрѣ шкуры одного соболя на ружье.

Сборъ производятъ выбранные изъ самихъ ороченъ, и такъ какъ онъ принимается только шкурами соболей, то часто орочену приходится самому покупать ихъ у торговцевъ.

Въ послѣднее время орочены привлечены къ отбыванію воинской повинности, для чего всѣ орочены раздѣлены на 4 части и каждая часть должна выставлять по 250 человѣкъ конницы; однако трудность услѣдить за своевременнымъ и правильнымъ сборомъ такой конницы дѣлаетъ такой сборъ сомнительнымъ и таковая повинность введена лишь временно, съ цѣлью испытанія.

Отъ перевала Большого Хингана до г. Мергеня.

Переваливъ Б. Хинганъ, путь, на протяженіи 130 верстъ, слѣдуетъ по долинѣ р. Умины (Номина), праваго притока Нонни (Нона); въ зависимости отъ свойствъ долины этой рѣки, дорога послѣдовательно переходитъ съ одного берега на другой въ бродъ 6 разъ.

До перваго брода, на протяженіи 24 верстъ, путь слѣдуетъ вдоль подножія лѣваго берега долины, слегка уклоняясь на сѣверо-востокъ и обозначаясь едва замѣтной тропой. Долина, имѣя въ ширину, въ среднемъ, не болѣе $^1/_2$ версты, густо заросла отдѣльными деревьями и кустарникомъ. Нагорные берега долины отъ 20 до 30 саженъ высоты круто обрываются въ долину. Мѣстами встрѣчаются оголенныя скалы. Особенно рѣзко выдѣляется на правомъ берегу Умина, на 8 верстѣ, остроконечная сѣрая скала, фантастическія вершины которой можно даже вблизи принять за развалины какого-то замка. Оба берега прорѣзаны глубокими, короткими падями, по которымъ сбѣгаютъ небольшіе ручьи. Топкое дно этихъ ручьевъ нѣсколько затрудняетъ переходъ для повозокъ; за исключеніемъ же этихъ топкихъ участковъ (ручьевъ на лѣвомъ берегу до 1-го брода насчитывается до восьми), грунтъ твердый, даже мѣстами каменистый.

Сплошные лѣса, покрывающіе, насколько только видитъ глазъ, оба берега долины, мѣстами спускаются и въ самую долину, подходя вплотную къ руслу рѣки. При переходѣ черезъ перевалъ замѣчается рѣзкая перемѣна: сразу становится теплѣе, изъ древесныхъ породъ среди лиственницъ и бѣлой березы начинаютъ встрѣчаться черноберезнякъ и небольшой дубнякъ. Самая трава по долинѣ становится гуще, сочнѣе и выше, цѣлый коверъ цвѣтовъ покрываетъ пади, по сторонамъ сбѣгающихъ по нимъ ручьевъ.

Самый Уминъ, или вѣрнѣе истокъ его, здѣсь очень незначителенъ по размѣрамъ; рѣчка, вытекая сильнымъ ключомъ изъ трещины горы, въ 3 верстахъ отъ вершины перевала, быстро бѣжитъ по пес-

чаному дну, покрытому крупной галькой самыхъ разнообразныхъ горныхъ породъ.

Непосредственно передъ первымъ бродомъ этотъ истокъ принимаетъ въ себя наиболѣе значительные два ручья: лѣвый носитъ названіе Чалбуха. Ширина ручья до $1^1/_2$ сажени, дно песчаное, переходъ въ бродъ не болѣе $^1/_2$ фута глубины, легокъ. Довольно широкая пологая падь этого ручья, болѣе пологій, сухой, съ рѣдкимъ лѣсомъ, берегъ служитъ прекраснымъ мѣстомъ стоянки. Впрочемъ, таковыя же стоянки могутъ быть выбираемы и выше рѣчки Чалбухи, почти на каждомъ изъ ручьевъ, впадающихъ съ лѣвой стороны въ Уминъ. Послѣ сліянія съ Чалбухой величина Умина значительно увеличивается, глубина достигаетъ уже до $2^1/_4$—4 фут., ширина 3—4 фут., дно твердое, песчано-каменистое, берега сухіе, вышиной не болѣе 3 футовъ.

Начиная съ 25-й версты, лѣвый берегъ долины, отъ многочисленныхъ ключей, находящихся здѣсь, становится очень топкимъ, и путь на 24-й верстѣ переходитъ въ бродъ на правый берегъ Умина. Здѣсь ширина рѣки 5 саженъ, глубина только $1^1/_2$ фута, уровень воды, даже при разливахъ рѣки, рѣдко подымается выше $2^1/_2$—$3^1/_2$ фут.; берега не болѣе 2 фут. Дно твердое, каменистое. Съ увеличеніемъ рѣки и увеличивается ширина ея долины, которая колеблется въ предѣлахъ 1 и 2 верстъ. Оба берега сохраняютъ свою крутизну на протяженіи первыхъ 8—9 верстъ, затѣмъ становятся значительно положе, особенно правый берегъ. Но они также перерѣзаны поперечными падями и также покрыты лѣсомъ, но эти лѣса въ общемъ становятся рѣже и ниже, и на правомъ берегу даже представляются въ видѣ отдѣльныхъ рощъ, заполняющихъ всю долину Умина съ 29-й по 38-й версту.

Отъ 1-го брода едва замѣтной колеей, уклоняясь къ сѣверо-востоку, идетъ по самому дну долина, съ довольно мягкимъ наноснымъ грунтомъ и на 29-й верстѣ (въ 5 верстахъ ниже брода) пересѣкаетъ очень топкую канаву. Далѣе, переходя изъ рощи въ рощу на 11-й верстѣ переходитъ мелкимъ твердымъ бродомъ каменистую рѣчку, впадающую здѣсь въ Уминъ, а на 18-й верстѣ — вторую рѣчку, которая носитъ названіе Олеохонъ и также имѣетъ твердо-каменистое дно и очень мелка. За Олеохономъ путь поворачиваетъ сначала на востокъ, а потомъ на юго-востокъ и, переходя послѣдовательно два невысокихъ отрога, поросшихъ березнякомъ, широкой открытой долиной направляется ко второму броду. Здѣсь долина представляется слегка кочковатой, но достаточно сухой.

Ширина рѣки между первымъ и вторымъ бродомъ увеличивается съ 4 до 8 саженъ, средняя глубина колеблется въ 3—4 фут. Берега густо поросли отдѣльными деревьями и тальникомъ. Русло придерживается лѣваго нагорнаго берега.

Вся долина покрыта высокой, густой травой, которая хватаетъ уже въ это время (средина іюля) выше стремени. Среди цвѣтовъ пре-

обладаютъ голубой ирисъ и желтый макъ, въ массѣ покрывающіе долину.

Отъ 51 версты долина суживается до 1 версты, и Уминъ, дѣлая крутую излучину къ югу, вынуждаетъ къ переходу сначала на его лѣвый берегъ вторымъ бродомъ, а затѣмъ снова на правый—третьимъ бродомъ.

2-й бродъ представляетъ переходъ черезъ рукавъ и главное русло, ширина перваго 6 саженъ, второго 12 саженъ, глубина каждаго не болѣе 2 фут., песчаное дно, покрытое крупными камнями, при самыхъ берегахъ лежитъ неглубокій слой тины. Оба берега густо поросли деревьями и кустами.

Отъ брода дорога идетъ на востокъ вдоль лѣваго берега, у подножія высокой, скалистой сопки „Змѣиной", получившей свое названіе отъ массы змѣй, которыя въ ней обитаютъ. Укусы змѣй ядовиты, но не смертельны. Одна изъ лошадей экспедиціи была ужалена въ переднюю ногу нѣсколько выше вѣнчика копыта. Опухоль распространилась лишь вокругъ бабки и была не особенно велика. Черезъ 4—5 дней она спала безъ всякихъ вредныхъ послѣдствій.

На 54-й верстѣ дорога вновь переходитъ на правый берегъ 3-мъ бродомъ. Бродъ находится въ томъ мѣстѣ, гдѣ Уминъ дробится на 3 рукава, наиболѣе значительный, средній, имѣетъ до 12 саж. ширины, при глубинѣ не болѣе 2 футовъ. Бродъ слѣдуетъ переходить вкось, по перекату, дно его твердо-песчаное, при берегахъ каменисто. Находящіеся между рукавами острова завалены крупной галькой, имѣютъ видъ отмелей. Какъ этотъ бродъ, такъ и слѣдующіе его ниже уже не являются постоянными. При каждомъ поднятіи воды русло мѣняетъ перекаты, т. е. броды, почему каждый разъ необходимо предварительное ихъ изслѣдованіе; мѣстность по сторонамъ Умина сильно пересѣченная, гористая, поросшая лѣсами—исключаетъ возможность движенія.

Отъ 3-го брода путь, пересѣкая топкую здѣсь долину Умина, подходитъ къ самому правому берегу долины. Слѣдуя вдоль его, черезъ двѣ версты, переходитъ въ бродъ небольшую рѣчку и, направляясь по понижающемуся здѣсь берегу прямо на востокъ, на 7-й верстѣ пересѣкаетъ снова довольно обильную водой рѣчку Змѣиную, но не глубокую и съ твердымъ дномъ, на 10-й верстѣ, по кочковатой, совершенно открытой долинѣ, подходитъ къ 4-му броду.

Съ 3-го брода Уминъ становится уже значительной рѣкой, разбиваясь на нѣсколько рукавовъ, ширина главнаго русла не бываетъ менѣе 12 саженъ, при средней глубинѣ въ 3—4 фута. Узкая долина до впаденія р. Змѣиной здѣсь сразу увеличивается до 3 вер. Долина сильно кочковата и въ высокую воду заливается ею сплошь. По долинѣ образуются значительныя топкія пространства. Долина покрыта высокой травой, доходящей уже до пояса. Корма прекрасные, лѣвый берегъ болѣе высокій и крутой, перерѣзанъ многочисленными мелкими

рельефно-очерченными падями. Онъ весь поросъ лѣсомъ, который покрываетъ только вершины, оставляя пади открытыми.

Самые края берега также мѣстами представляются открытыми, противъ 4-го брода этотъ берегъ образуетъ довольно большую и широкую долину, оканчивающуюся у самаго Умина острой голой сопкою. Эта сопка, ясно выдѣляющаяся на голубомъ фонѣ неба, хорошо опредѣляетъ направленіе, котораго нужно держаться, чтобы выйти къ 4-му броду Умина.

Правый берегъ, вначалѣ также крутой и рѣзко очерченный, постепенно понижается, образуетъ широкую пологую долину, по которой сбѣгаетъ рѣчка Змѣиная; далѣе этой рѣчки берегъ вновь становится крутымъ и высокимъ (до 25 саженъ). Онъ также покрытъ сплошными лѣсами, болѣе густыми и высокими, чѣмъ на лѣвомъ берегу. Преобладающими породами являются: черная береза, дубнякъ и лиственница.

Теченіе Умина придерживается лѣваго берега; здѣсь, противъ устья рѣки Змѣиной, можетъ наблюдаться довольно любопытное явленіе—размываніе берега, образовавшагося изъ наносныхъ слоевъ той же рѣки. Здѣсь ясно видны наслоенія рѣчного песку, съ вдавленными между ними большими валунами. Величина послѣднихъ опредѣляется въ 1—1½ аршина въ поперечникѣ.

Четвертый бродъ Умина представляетъ послѣдовательный переходъ черезъ 3 рукава: 1-й главный 17 саж. ширины и 3 ф. глубины, 2-й средній 6 саж. ширины и 1½ ф. глубины и 3-й крайній лѣвый 9 саж. ширины и 1½ ф. глубины.

Дно твердо-песчаное. Теченіе на правомъ рукавѣ настолько быстро, что необходимо повозки, при помощи конныхъ, поддерживать канатами. Грузъ форменныхъ повозокъ пришлось повышать. Образуемые рукавами острова—низки, песчано-глинисты. Какъ они, такъ и берегъ покрыты группами березъ и кустарника. Берега рѣки пологіе и твердо песчаные.

Бродъ перемѣнный. При повышеніи уровня воды случается довольно часто, что переправа за глубиной въ бродъ становится трудной, и въ этомъ случаѣ остается или переждать спаденія воды, или строить плоты. Лучшей стоянкой на этомъ промежуткѣ являются берега рѣки Змѣиной.

Отъ 4-го брода Уминъ крутымъ 3-верстнымъ изгибомъ къ югу приближается къ правому нагорному берегу долины и течетъ вдоль его въ восточномъ направленіи до самаго узкаго мѣста (ущелья).

Ширина долины до 3 верстъ. Правый берегъ болѣе крутой, лѣвый значительно положе и представляетъ рядъ понижающихся террасъ, которыя подходятъ почти къ самому руслу Умина, образуя лѣвую сторону дна его долины, которая совершенно суха. Дорога, перейдя 4-й бродъ, огибаетъ острую сопку съ юга и направляется вдоль лѣваго нагорнаго берега въ 2—1½ верстахъ отъ русла. Она совершенно твердая. Грунтъ песчано-каменистый, съ небольшой примѣсью камня.

Дорога становится уже торной и слѣдъ ея ясно замѣтенъ. На 6, 11 и 15 верстахъ она пересѣкаетъ небольшія горныя рѣчки, только средняя изъ нихъ немного топка, остальныя же во время движенія были едва замѣтными струйками. Однако, на берегахъ этихъ рѣчушекъ встрѣчаются сваленныя бревна. Это „ботогонцы", заготовляютъ ихъ въ окружающихъ долину лѣсахъ и свозятъ сюда, связывая въ плоты. Осенью во время разливовъ рѣчки становятся настолько обильны водой, что въ состояніи поднять плоты и донести ихъ до Умина, по которому они уже пойдутъ до Цицикара (Цицигара).

На 20-й верстѣ отъ 4-го брода (отъ Б. Хингана 84½ версты) приближающимся утесомъ праваго берега и узкимъ выдвигающимся каменистымъ хребтомъ лѣваго, долина Уминъ обращается на 200 шаговъ въ ущелье, ширина котораго не болѣе 150 шаговъ. Стиснутый съ двухъ сторонъ, Уминъ собираетъ здѣсь всѣ свои протоки въ одно русло и быстро проноситъ волны свои черезъ этотъ проходъ. Кажется и растительность вообще, довольно богато раскинутая по Умину, при этомъ ущельѣ также толпится тѣснѣе и гуще. Она представляетъ родъ зарослей, совершенно скрывающихъ рѣку и затрудняющихъ къ ней доступъ. Дорога, проходящая близъ самой подошвы скалъ, настолько завалена ихъ обломками, что является обязательнымъ особая осторожность въ провозѣ повозокъ, во избѣжаніе ихъ поломки или порчи ногъ лошадей. Съ западной стороны ущелья образуется родъ широкой площадки, покрытой великолѣпной травой, здѣсь одна изъ лучшихъ стоянокъ по Умину: прекрасный кормъ; трава гораздо выше пояса, свѣжая, сочная, чудныя звѣровыя мѣста, масса воды, лѣса, великолѣпный ландшафтъ. Нагорные берега Умина представляютъ сплошныя лѣсныя пространства: черная, бѣлая береза, дубъ, лиственница, мѣшаются здѣсь между собой. По высотѣ лиственница превосходитъ всѣ остальныя деревья, дубъ вообще малорослый.

Пади, прорѣзывающія берега на 6, 11 и 15 верстахъ, пологи и открыты, отдѣльныя группы деревьевъ слѣдуютъ лишь по берегамъ сбѣгающихъ по нимъ рѣчекъ. Обыкновенно въ этихъ падяхъ, ближе къ ихъ вершинамъ, раскидываютъ свои стоянки ботогонцы, дровосѣки. Артель изъ 6—8 человѣкъ, исключительно мужчинъ, вооруженная одними фитильными ружьями, съ запасомъ буды, ханшина и травяного масла, съ топорами для рубки, на 5—6 возкахъ-двуколкахъ, приходитъ сюда изъ Мергеня или Цицикара еще весной, какъ только появляется свѣжій подножный кормъ, въ началѣ апрѣля и даже ранѣе. Повозки ботогонцевъ общаго типа съ таковыми же маньчжурскими. На высокихъ 5-футовыхъ колесахъ, гнутыхъ изъ нетолстыхъ сучьевъ березы и соединенныхъ деревянною осью, приспособляются двѣ слеги, на задней устраивается кузовъ изъ бересты, переднія части слегъ замѣняютъ оглобли. Кузовъ снимается съ колесъ и ставится на землю, замѣняя палатку, въ которой и живутъ ботогонцы вплоть до осени.

Срубленныя деревья очищаютъ отъ коры, сучьевъ—въ концахъ придѣлываютъ сквозныя дыры, черезъ которыя вицами и связываютъ бревна штукъ по девяти между собой, сплавъ начинается уже въ августѣ, при чемъ лошадей и повозки помѣщаютъ на плоты.

Отъ ущелья Умина, на протяженіи до 6 верстъ, долина его образуетъ родъ треугольника. Рѣка, придерживаясь лѣваго берега, образуетъ здѣсь пологую дугу. Свойства лѣваго берега исключаютъ возможность движенія по немъ, почему приходится или въ лучшемъ случаѣ двигаться по хордѣ этой дуги, переходя 5-й и 6-й броды Умина, или совершать обходъ этихъ бродовъ черезъ горы, уклоняясь для этого къ сѣверу.

Слѣдовать первымъ путемъ возможно лишь въ томъ случаѣ, когда при низкомъ уровнѣ воды можно перейти оба брода и когда долина не залита разливомъ рѣки, въ противномъ случаѣ приходится предпринять обходъ. Послѣдній именно случай имѣлъ мѣсто во время экспедиціи бр. Бутиныхъ, караванъ которыхъ, выйдя изъ ущелья, пошелъ по пади, открывающейся съ этой стороны ущелья, поднялся въ гору, пересѣкъ здѣсь два перевала съ раздѣляющей ихъ грязной и топкой рѣчкой и снова спустился по пади, нѣсколько ниже 6-го брода, путь этотъ на 8—10 верстъ длиннѣе перваго, т. е. если идти напрямикъ черезъ два брода, и какъ прошла экспедиція.

5-й бродъ надо искать у подошвы сопки лѣваго берега, въ 1 верстѣ ниже ущелья, выбирая для переправы перекаты; средняя ширина рѣки здѣсь до 18 саженъ, глубина до 3 футовъ; берега низкіе, песчаные; дно песчаное, твердое. Рѣка течетъ однимъ рукавомъ. Затѣмъ слѣдуетъ направляться напрямикъ по долинѣ, верстъ на 5, къ тому пункту, гдѣ лѣвый берегъ вновь подходитъ къ правому; переправы слѣдуетъ искать, также изслѣдуя перекаты; ширина рѣки здѣсь до 25 саженъ, глубина брода $2^1/_2$ фута, дно твердо-песчаное, берега высокіе до 1 сажени. На обоихъ бродахъ теченіе настолько сильно (7 футовъ въ секунду), что повозки приходится, при посредствѣ конныхъ, также поддерживать канатами.

Весь промежутокъ долины совершенно открытъ, почва иловатая, твердая, хотя при дождѣ и легко размокаетъ и становится вязкой. Берега Умина покрыты густыми группами деревьевъ и кустовъ.

6-й бродъ является и послѣднимъ по Умину. Перейдя здѣсь на лѣвый берегъ рѣки, путь исключительно держится этого послѣдняго. За бродомъ долина суживается до одной версты, является сухой и твердой. Путь, переходя небольшую береговую террасу и слѣдующую за ней пологую падь, соединяется здѣсь съ обходной тропой, по которой обходятъ 5-й и 6-й броды, и слѣдуетъ далѣе почти по самому берегу рѣки. Берегъ Умина здѣсь довольно высокій. На 96-й верстѣ (6 верстъ отъ шестого брода) встрѣчается небольшое, топкое озеро, отдѣленное отъ рѣки небольшой, возвышенной, песчаной грядой, по-

росшей кустарникомъ и группой лѣса. Здѣсь представляется очень удобная стоянка. За этимъ озеромъ Уминъ поворачиваетъ пологой дугой въ юго-восточномъ направленіи, долина уширяется до 3—4 верстъ.

Вся долина покрыта высокой травой, которая уже закрываетъ всадника по сѣдло, путь твердый, удобный, хотя за высокой травой и не замѣтный. На 99-й верстѣ онъ пересѣкаетъ широкую (до 5 саж.), но мелкую рѣчку съ твердымъ песчанымъ дномъ и высокими берегами; на 102-й верстѣ подходитъ ко второму большому озеру, расположенному у самой подошвы лѣваго нагорнаго берега; озеро очень глубоко, берега заросли густымъ камышомъ и довольно топки. Отъ него дорога круто поворачиваетъ къ югу, къ рѣкѣ, а затѣмъ направляется посединѣ долины на рельефно выдающуюся острую сопку лѣваго берега. Приближаясь къ сопкѣ, на 110-й верстѣ снова приходится переходить небольшую рѣчку, съ довольно грязными берегами. Далѣе, идя по подошвѣ нагорнаго берега, огибаютъ указанную острую сопку съ юга, а на 103-й верстѣ путь слѣдуетъ по косогору, заваленному камнями, который образуется здѣсь крутыми, нависшими скалами нагорнаго берега.

Развѣтвленіе Умина на многочисленные рукава стѣсняетъ здѣсь ширину пути настолько, что едва достаточно остается мѣста для прохода повозки. За этимъ косогоромъ дно долины представляется въ видѣ 3-хъ пологихъ террасъ, которыми лѣвый берегъ спускается къ рѣкѣ. Средней изъ нихъ придерживается путь. На 119-й верстѣ снова небольшая рѣчка, а на 123-й верстѣ—вторая, но обѣ легко переходимы въ бродъ. Далѣе съ востока долина замыкается лѣсистымъ хребтомъ и Уминъ круто поворачиваетъ къ югу, несетъ свои воды по долинѣ, ширина которой не превосходитъ $^1/_2$ версты.

Чтобы избѣжать дальнѣйшаго движенія по долинѣ Умина, которая у поворота становится кочковатой и топкой, обходятъ ее, поднявшись на отроги лѣваго нагорнаго берега, которые вообще не представляются крутыми, послѣ чего черезъ $2^1/_2$ версты снова выходятъ на самый берегъ рѣки, противъ сопки „Поворотной“, которая высится на правомъ берегу Умина. Слѣдуя по самому берегу, на 129-й верстѣ переходятъ небольшую рѣчку, а на 130-й верстѣ рѣчку Шатеръ, также незначительную по размѣрамъ, но текущую въ высокихъ берегахъ.

Достигнувъ р. Шатеръ, путь раздваивается: для слѣдованія на Цицикаръ продолжаютъ движеніе по берегу Умина; для слѣдованія на Мергенъ повертываютъ налѣво къ Шатеръ-горѣ, которая огромной массой отчетливо виднѣется въ восточномъ направленіи.

На разсматриваемомъ участкѣ пути, отъ ущелья, Уминъ уже становится большой рѣкой. Ширина его постепенно увеличивается и доходитъ отъ 20 до 40 саженъ, средняя глубина въ низкую воду не менѣе 5 футовъ, хотя, благодаря многочисленнымъ изгибамъ, по имѣющимся здѣсь перекатамъ броды встрѣчаются довольно часто.

Теченіе рѣки очень быстрое, измѣреніе его дало 6 и 9 футовъ

въ 1 секунду. При разности давленій барометра, въ точкахъ стоянія истока и поворотной сопки, равной 29, среднее паденіе на 1 версту доходитъ до 7,5 футовъ. На всемъ протяженіи дно круто-песчаное, твердое. Вода замѣчательно чистая, прозрачная и очень холодная. Температура воды ни разу не подымается выше 10—6 градусовъ.

Многочисленные затоки и многіе рукава, которые отдѣляются отъ русла, имѣютъ дно иловатое, поросшее зарослями и травой. Рыба, почти отсутствующая въ главномъ руслѣ, въ этихъ затокахъ водится въ большомъ количествѣ: здѣсь встрѣчаются, кромѣ карасей, тайменей, линей—форели.

Долина рѣки, въ общемъ, сухая, покрыта наносной травой; мѣстами песчано-глинистая.

Съ юга и сѣвера, параллельно Умину, тянутся восточные отроги Б. Хингана, служащіе водораздѣлами Умина отъ Гана съ сѣвера и Умина отъ Яла съ юга. Оба эти хребта представляютъ гряду холмовъ, значительно уступающихъ по высотѣ главному хребту Хингана; точекъ, имѣющихъ болѣе 120 метровъ относительной высоты, не встрѣчается.

Спускаясь къ Умину, скаты этихъ отроговъ образуютъ нагорные берега его долины, представляя то обнаженные скалистые массивы, почти съ отвѣсными стѣнами, то рѣзко обозначенныя, преимущественно короткія пади.

Остовъ хребтовъ состоитъ изъ сѣровато-краснаго гранита, рыхлаго и легко разрушающагося подъ вліяніемъ атмосферы.

Лѣса смѣшаннаго характера, съ преобладаніемъ лиственницы, дуба и черной березы, сплошной пеленой покрываютъ всю поверхность хребтовъ; лишенными лѣсовъ являются лишь прибрежныя скалистыя сопки.

Трава, годная для корма, растетъ исключительно по долинѣ Умина и по открывающимся въ нее падямъ и представляетъ здѣсь кормъ прекрасный и обильный. Появляясь въ началѣ апрѣля мѣсяца, уже въ іюлѣ трава достигаетъ огромнаго роста, почти равняясь съ головой человѣка; особенно ближе къ рѣкѣ, среди нея снова встрѣчаются въ значительномъ количествѣ вострецъ и пырей. При дождѣ или вѣтрѣ трава прилегаетъ къ землѣ, совершенно закрывая слѣды пути; при массѣ звѣровыхъ тропъ отличить путь еще труднѣе. Среди долины разсыпанъ цѣлый коверъ цвѣтовъ, тутъ встрѣчаются и полевой піонъ, полевой макъ, ирисъ и многіе другіе виды. Уминъ замерзаетъ не ранѣе конца ноября, но покрывается льдомъ лишь въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ теченіе не такъ быстро. Очищается рѣка отъ льда въ концѣ февраля, въ началѣ марта. Разливы рѣкъ являются главнымъ образомъ подъ вліяніемъ дождей также, какъ и Гана. Они чаще случаются въ концѣ августа; при этомъ вода заливаетъ болѣе низкія части долины, наиболѣе сильно затопляются части долины близъ 3-го и между 5 и 6 бродами.

Уже начиная съ октября, выпадаетъ первый снѣгъ, но скоро

таетъ; окончательно же онъ устанавливается въ ноябрѣ. Снѣга не бываютъ глубоки, на 1/2 аршина; привычная лошадь легко находитъ себѣ кормъ. Снѣгъ начинаетъ таять уже въ февралѣ, къ концу котораго обыкновенно окончательно сходитъ.

Въ общемъ движеніе по Умину, въ смыслѣ удобства, твердости грунта и прекраснаго обильнаго подножнаго корма, надо бы признать наилучшимъ изъ всего пути отъ ст. Цурухайтуя до Благовѣщенска, если бы не масса жалящихъ насѣкомыхъ, которыя зарождаются въ той же прекрасной травѣ и въ тѣхъ же тѣнистыхъ лѣсахъ. Они обыкновенно появляются въ началѣ или срединѣ іюня и исчезаютъ въ срединѣ или концѣ августа; конецъ іюня и іюль—мѣсяцы наибольшаго ихъ развитія.

По мѣрѣ того, какъ встаетъ солнце, въ 3 часа уже подымается мошкара, въ 4 — къ ней присоединяется небольшой желтый комаръ. Мошкара настолько мелка, что волосяныя сѣтки, заведенныя въ войскахъ Забайкальской области, не могутъ предохранить отъ ея укусовъ, она пролѣзаетъ въ малѣйшую щель. Но укусы этихъ маленькихъ кровопійцъ, хотя и мучительны, но сравнительно ничто съ укусами паута, который подымается лишь въ 6—6 1/2 часовъ утра, когда уже достаточно обсохнетъ отъ утренней росы. Съ появленіемъ паута комаръ и мошкара исчезаютъ.

Паутъ, или оводъ, встрѣчается тутъ 4 видовъ: два маленькихъ вида: обыкновенный съ сѣрой и красной головкой, и два большихъ вида: желтый и черный, величиной въ 1 и 1 1/4 дюйма. Цѣлыя тучи его нападаютъ на скотъ и на людей, прокусывая даже довольно толстыя покрышки, въ родѣ попонъ изъ солдатскаго сукна. Укусы до того сильны, что слабыя лошади совершенно отказываются идти и ложатся. Уже черезъ полчаса кровь течетъ со всѣхъ лошадей и лошадь совершенно обезсиливаетъ. А между тѣмъ съ каждой минутой налетаютъ все большія и большія массы.

Въ шедшемъ впереди экспедиціи въ нѣсколькихъ дняхъ пути гуртѣ одного промышленника пало 3 быка, заѣденные паутомъ на смерть.

Съ поднявшимся паутомъ все движеніе волею-неволею должно прекратиться до тѣхъ поръ, пока паутъ не ляжетъ. Ложится же онъ часовъ въ 7—8 вечера, смотря по теплотѣ дня.

Единственнымъ вѣрнымъ средствомъ предохранить себя и лошадей отъ паута въ теченіе этого времени — это разложить рядъ дымокуровъ-костровъ, на которые сыплютъ свѣжую траву.

Подъ этимъ покровомъ дыма стоятъ лошади и бараны въ теченіе цѣлаго дня, совершенно отказываясь отъ корма. Только послѣ того, какъ уляжется паутъ, рѣшаются выйти они на пастьбу. Легъ паутъ, и снова подымаются комаръ съ мошкарой, которые въ теплое время летаютъ всю ночь, а въ холодное только до угасанія зари.

Въ виду этого, движеніе по Умину предпочтительнѣе производить позднимъ вечеромъ и раннимъ утромъ. Скотопромышленники высту-

паютъ съ бивака часовъ въ 7 вечера, идутъ до 11 часовъ ночи, отдыхаютъ два — три часа и снова идутъ до 7—8 часовъ утра, смотря по силѣ росы, такъ какъ чѣмъ сильнѣе роса, тѣмъ позднѣе подымается паутъ.

Экспедиція, при слѣдованіи по Умину, выступала съ бивака обыкновенно въ $2^1/_2$ часа утра, какъ только начиналъ брезжить свѣтъ и можно было различать окружающіе предметы, и шла до 7—8 часовъ утра. Какъ сноровка предохранить лошадей отъ паута въ движеніи: впереди вели хорошо укрытую заводную лошадь, такъ какъ именно на переднихъ паутъ и бросается ожесточеннѣе. Кромѣ того, всѣхъ лошадей покрывали, чѣмъ и какъ было только можно и обтыкали и обмахивали вѣтвями. Все это давало возможность пройти часъ—другой и при паутѣ, но зато это вредно отражалось на лошадяхъ, которыя имѣли отдыха въ сутки лишь 4—5 часовъ, т. е. слишкомъ мало для полнаго возстановленія силъ.

Во время движенія до Б. Хингана, несмотря на самыя трудныя условія для работы, всѣ лошади экспедиціи значительно поправились, во время же движенія по Умину, несмотря на легкость движенія и даже лучшій кормъ, онѣ въ 6—7 дней совершенно спали съ тѣла и обезсилили.

Подъ вліяніемъ паута весь звѣрь, забираясь въ самыя густыя заросли, лежитъ цѣлый день и выходитъ на пастьбу также только по ночамъ.

Въ дождливые дни паутъ почти не подымается, что даетъ, конечно, возможность идти и днемъ.

Довольно значительная разница температуры дня и ночи ощущается на Уминѣ.

Передъ восходомъ солнца случалось, что minimum спускался на 0,5°—1,6°, а въ теченіе дня maximum показывалъ 20° С., а за день передъ тѣмъ 35° С. въ тѣни. 18 іюля, у ущелья Умина, пришлось наблюдать передъ восходомъ солнца—иней, который покрывалъ всѣ окружающіе предметы, а полотнища палатки были даже слегка обледенѣвши.

При поворотѣ пути отъ рѣки Умина на востокъ слѣдъ пути вновь становится неясный. Ботогонцы, которые изъ года въ годъ посѣщаютъ Уминъ, большей частью слѣдуютъ по пути, продолжающемуся къ Цицикару, вдоль Умина, который поэтому виднѣется яснѣе. Чтобы не сбиться съ пути, надлежитъ держаться на лѣвый бокъ (сѣверный) виднѣющейся вдали г. Шатеръ и поворачивать влѣво, не отыскивая тропы, не доходя устья рѣчки Шатеръ, примѣрно, въ 1 вер. Мѣстность твердая, совершенно ровная, покрытая мелкимъ рѣдкимъ березнякомъ. На 5-й верстѣ проходятъ какъ разъ посединѣ между сѣверной подошвой горы Шатеръ и рѣчкой того же имени. Г. Шатеръ, получившая названіе за свое сходство съ круглымъ шатромъ, образуетъ отдѣльный массивъ съ закругленными, очень крутыми боками и плос-

кой вершиной. Она представляетъ собою потухшій вулканъ, который былъ первымъ, встрѣтившимся экспедиціи. Измѣреніемъ съ помощью барометра высота опредѣлена въ 163,5 метра. Кратеръ въ діаметрѣ до 200 саженъ представляется совершенно правильнымъ кругомъ, съ углубленіемъ до 18 саженъ. Внутренняя крутость, съ паденіемъ до 45 саженъ, покрыта остатками лавы и шлаковъ краснаго и сѣраго цвѣта. Вся внутренность поросла старымъ лѣсомъ и кустами. Въ серединѣ виднѣется открытая болотистая площадка, указывая мѣсто нахожденія жерла кратера. Кратеръ окаймленъ по вершинѣ площадкой, не болѣе 2—3 саженъ. Лава вылилась черезъ узкій, глубокій проломъ, который образовался въ западной стѣнкѣ кратера. Съ этой же стороны гора обнажилась отъ лѣса, тогда какъ со всѣхъ остальныхъ покрыта довольно густой пеленой его.

На юго-восточной части вулкана имѣются двѣ вздутости, представляющія не лопнувшіе боковые кратера. Послѣднія изверженія изъ вулкана Шатеръ-горы, вѣроятно, были въ 1721 году, когда, согласно указанію китайскихъ источниковъ, сильныя землетрясенія колебали почву страны, прилежащей къ бассейну Нонни (Нона). До сихъ поръ, за неимѣніемъ фактическихъ данныхъ, считалось, что зона распространенія вулканическихъ явленій ограничивается въ направленіи отъ береговъ Великаго океана долиной рѣчки Уделинъ, притока Немера, изливающагося съ правой стороны въ Нонъ, между городами Мергенъ и Цицикаръ, именно раіономъ, извѣстнымъ у маньчжуръ подъ названіемъ „Уюнъ-Холдонги“ или „Десять пригорковъ“. Присутствіе же вулкана, болѣе чѣмъ за 100 верстъ къ западу отъ р. Нона, доказываетъ, что эта зона распространяется гораздо далѣе на западъ. Существованіе вулканическихъ явленій, по мнѣнію Э. Реклю, происходящихъ изверженій, на разстояніи болѣе 1,000 километр. отъ береговъ океана, составляетъ одинъ изъ замѣчательнѣйшихъ фактовъ въ области геологіи, здѣсь имѣется очевидное доказательство того, что внутреннія соленыя воды могутъ замѣнить воды моря въ химической работѣ, которая совершается въ нѣдрахъ земли и производитъ изверженіе лавы.

Огибая вулканъ Шатеръ-гору, путь поворачиваетъ вдоль его подошвы на югъ и слѣдуетъ по широкой, пологой пади, образуемой съ одной стороны склономъ узкаго хребта, отдѣляющагося къ югу отъ г. Шатеръ, а съ другой—склонами отрога, тянущагося вдоль всего лѣваго берега Умина. Бока пади покрыты лѣсами и перелѣсками; берегъ, прилегающій къ Шатру, крутъ и сильно обрывистъ, противоположный гораздо положе. Падь покрыта торфяниками и въ средней части представляетъ закрытое болото, служащее истокомъ рѣчки Шатеръ.

Путь, придерживаясь лѣваго нагорнаго берега, направляется къ самой вершинѣ пади, гдѣ подымается на довольно высокій лѣсистый перевалъ, абсолютная высота его до 615 м., относительная—60 метр.,

подъемъ тянется на одну версту и не представляетъ болѣе 5° уклона, спускъ нѣсколько короче, но мѣстами уклонъ имѣетъ до 7° и даже до 10°.

На самой вершинѣ стоитъ обонъ: тотъ же кустъ сухого кустарника.

Отъ перевала, также падью, путь выходитъ на 14-й верстѣ къ грязному, топкому ручью, протекающему въ широкой долинѣ въ западномъ направленіи; перейдя ручей, слѣдуютъ вдоль его, на 2-й верстѣ сворачивая на югъ, переходятъ черезъ второй лѣсистый хребетъ на 17-й верстѣ, по своимъ свойствамъ похожій на первый, затѣмъ снова переходятъ въ бродъ небольшой ручей, текущій по встрѣчающейся здѣсь открытой пади на западъ, слѣдуютъ по ней, придерживаясь подошвы лѣваго нагорнаго берега, поворачиваютъ при устьѣ на югъ, при чемъ выходятъ на 23-й верстѣ къ вершинѣ пади, которая открывается къ сторонѣ Умина и въ которую входятъ оба только что указанные ручья; здѣсь, въ третій разъ, предстоитъ перевалить хребетъ, который служитъ водораздѣломъ системы Умина и системы Куйлы, изливающейся въ Ганъ, въ свою очередь, составляющій лѣвый притокъ Нона и впадающій въ него близъ Мергеня, выше р. Умина на 120—150 верстахъ.

Весь перевалъ, считая подъемъ и спускъ, не болѣе одной версты длины, высота его не болѣе 65 метровъ, уклонъ хотя и круче предъидущихъ, но не превышаетъ 10 саженъ, грунтъ твердый, мѣстами каменистый, перевалъ весь поросъ лѣсомъ.

Всѣ вышеуказанныя пади однообразны между собой, тѣ же скалисто-обрывистые берега, поросшіе густымъ лѣсомъ, среди котораго лиственница начинаетъ исчезать, а дубъ и черная береза становятся выше и болѣе развѣсисты. Дно падей открыто, состоитъ изъ торфяника и большей частью сильно кочковато. Кормъ исключительно болотный, малопитательный. Стоянки на этихъ падяхъ лучше избѣгать, тѣмъ болѣе, что и паута здѣсь еще больше. Красивые ландшафты исчезаютъ, и мѣстность принимаетъ довольно мрачный унылый видъ, движеніе по этимъ падямъ становится труднѣе, а въ ненастье трудности еще болѣе увеличиваются, вслѣдствіе сильнаго намоканія почвы и увеличивающейся потому вязкости ея.

Спустившись съ перевала, путь на протяженіи 15 верстъ идетъ узкою падью одного изъ истоковъ рѣки Куйлы, въ юго-восточномъ направленіи.

Общее строеніе мѣстности, окружающей Куйлу, по своему характеру, строго аналогично съ строеніемъ мѣстности по сторонамъ Умина. Главная линія хребта, представляющая совокупность многочисленныхъ болѣе или менѣе высокихъ сопокъ, протягивается параллельно главному руслу рѣки. Къ главному руслу, пролегающему въ болѣе или менѣе широкой долинѣ, сбѣгаютъ многочисленные ручьи по падямъ, перпендикулярнымъ къ главной долинѣ. Эти пади второго порядка,

параллельныя одна другой, раздѣлены между собой, такъ сказать, хребтами второго порядка, составляющими, какъ бы боковые отроги отъ главнаго хребта и также являющимися совокупностью отдѣльныхъ сопокъ. Къ падямъ 2-го порядка ниспадаютъ пади 3-го порядка, раздѣленныя между собой хребтами 3-го порядка. Такихъ послѣдовательно уменьшающихся развѣтвленій можно легко насчитать до 5 и даже до 6.

Такъ, Б. Хинганъ и Нонъ являются линіями 1-го порядка, а только что указанный истокъ Куйлы 4-го порядка.

Лѣвый берегъ пади истока Куйлы выше, круче и болѣе изрѣзанъ поперечными падями, нежели таковой же правый, который имѣетъ террасообразное строеніе. Точно также и лѣса, покрывающіе оба берега, на лѣвомъ приближаются къ самымъ краямъ его, а на правомъ отстоятъ на 1½—2 версты отъ подошвы террасы, и только мѣстами, въ видѣ отдѣльныхъ березовыхъ рощъ, покрываютъ они самую террасу. Ширина этой пади, вначалѣ ограниченная нѣсколькими саженями, при устьѣ не превосходитъ ¾ версты. Незначительная по размѣрамъ, но топкая своими берегами и дномъ, по пади бѣжитъ рѣчка, придерживаясь ближе лѣваго нагорнаго берега. Рѣчка поросла довольно рѣдкимъ тальникомъ; спустившись съ перевала, путь только на одну версту идетъ вдоль лѣваго берега пади, а затѣмъ довольно топкимъ бродомъ переходитъ на правый, которымъ и слѣдуетъ все время. Несмотря на значительное превышеніе этого берега надъ русломъ рѣчки, онъ очень топкій и болотистый, и мѣста, обнаженныя отъ травы, очень трудны для движенія повозки. Таковымъ онъ является на протяженіи до 5 верстъ.

Во время весеннихъ разливовъ и сильныхъ дождей вся эта часть вершины пади сплошь покрывается водой, и движеніе въ это время приходится производить выше, чѣмъ по колѣно въ водѣ. Здѣсь повторяется то же явленіе, которое имѣло мѣсто при прохожденіи экспедиціей долины Кулдура, между устьями М. Янгырчи и Пучи.

Дальше грунтъ становится нѣсколько тверже, хотя для обхода встрѣчающихся здѣсь падей лучше нѣсколько подаваться къ ихъ вершинамъ.

На 19-й и 32-й верстахъ (считая отъ г. Шатеръ) встрѣчается два небольшихъ ручья съ песчанымъ дномъ. Второй можетъ служить пунктомъ для стоянки, такъ какъ берега его сухіе и подножный кормъ довольно порядочный. На 38-й верстѣ путь выходитъ въ долину рѣки Куйлы или Гуйлы.

Долина этой рѣчки, имѣя общее направленіе на юго-востокъ, сильно болотиста и топка, при чемъ по мѣрѣ приближенія къ руслу топь усиливается. Такою же топкостью отличаются и ниспадающія въ долину боковыя пади и падушки *). Долина открыта, лишь таль-

*) Падушкою называются небольшія возвышенныя пади, очерченныя не рѣзко, а полого.

никъ довольно густо покрываетъ самые берега рѣки, отчетливо обозначая теченіе рѣки и всѣ ея изгибы.

Выходя въ эту долину, путь повертываетъ сначала вдоль подошвы праваго нагорнаго берега, а затѣмъ, противъ острой сопки, направляется въ средину долины къ 1-му броду, который лежитъ въ 5-ти верстахъ ниже выхода въ нее. На этихъ 5-ти верстахъ — два раза приходится переходить топкія прибрежныя падушки, а непосредственно передъ бродомъ, на 1½ версты, приходится идти по кочковатому болоту, покрытому водой, очень вязкому и топкому. Пути здѣсь совсѣмъ не видно за высокой травой: 1-й бродъ идетъ черезъ два рукава Куйлы, первый шириной 10 саженъ, глубиной—2 фута, дно—песчано-каменистое, твердое, берега до 1 сажени высоты, 2-й рукавъ—незначителенъ по ширинѣ и глубинѣ, но выѣздъ изъ него топкій, грязный. Теченіе здѣсь очень быстрое. Перейдя на лѣвый берегъ, слѣдуетъ направляться къ подошвѣ нагорнаго лѣваго берега, гдѣ почва тверже и движеніе легче, а затѣмъ вдоль его на отдѣльную гору, рельефно выдѣляющуюся и стоящую среди долины. Трава выше стремени покрываетъ и эту сторону долины. На 49-й верстѣ дорога, подходя къ указанной горѣ, подымается на возвышенную террасу, которая окружаетъ гору, путь становится сухимъ, болотистая трава замѣняется хорошимъ подножнымъ кормомъ, среди котораго можно замѣтить даже вострецъ и пырей. Долина Куйлы, равная до этого 2 верстамъ, здѣсь суживается до ½ версты, и русло рѣки приближается къ лѣвому берегу. Здѣсь представляется первый разъ хорошая стоянка на Куйлѣ. Отдѣльная сопка по виду очень напоминаетъ Шатеръ-гору, но присутствіе кратера въ ней не обнаружено, отъ сопки путь поворачиваетъ на югъ и, слѣдуя по возвышенной террасѣ, на 52-й верстѣ спускается съ нея, пересѣкаетъ очень грязную вымоину — родъ канавы, и снова идетъ по дну долины, все время придерживаясь подошвы лѣваго нагорнаго берега.

На 55-й верстѣ долина Куйлы становится очень тѣсной, ограничиваясь всего 50 — 60 саж.; самое русло рѣки, огибая выдающіеся отроги обоихъ береговъ, образуетъ двѣ излучины: первую — крутую, малую, вторую — пологую, большую; путь, слѣдуя первой излучиной рѣки, круто повертываетъ на востокъ, входитъ въ круглую падь, которая образуется здѣсь возвышающимися съ трехъ сторонъ вершинами, и, бросая рѣку, новымъ поворотомъ къ югу переходитъ на 57-й верстѣ черезъ довольно крутой, но невысокій перевалъ и, спускаясь съ него, выходитъ къ лѣвому берегу рѣки.

Нагорные берега, сопровождающіе рѣку Куйлу до послѣдняго узкаго мѣста, различны. Лѣвый — представляется болѣе пологимъ и менѣе пересѣченнымъ. Онъ покрытъ невысокимъ, довольно рѣдкимъ лѣсомъ, большей частью оставляющимъ всѣ прибрежныя сопки совершенно открытыми. У отдѣльной горы лѣвый берегъ отходитъ отъ русла до 3-хъ верстъ, полукругомъ охватывая указанную возвышенную террасу, далѣе, снова приближаясь къ рѣкѣ, становится болѣе изрѣ-

заннымъ и обнаруживаетъ отвѣсныя, гранитныя скалы. Группы лѣса становятся больше и гуще. Правый нагорный берегъ болѣе высокъ и очень изрѣзанъ. При этомъ особенной пересѣченностью отличаются части этого берега отъ 1-го брода до узкаго мѣста, здѣсь одна сопка громоздится надъ другой, а отдѣльныя вершины и хребты принимаютъ самую причудливую форму. Лѣсъ, болѣе высокій и густой, покрываетъ и этотъ берегъ, но и здѣсь остаются обнаженными отъ него всѣ прибрежныя части, при чемъ на участкѣ ниже брода безлѣсная полоса значительно уширяется, черная стѣна лѣса виднѣется отъ рѣки не ближе 3-хъ верстъ. Абсолютное превышеніе наиболѣе высокихъ береговыхъ сопокъ не превосходитъ 560 метровъ (1700 футовъ).

Ширина рѣки Куйлы отъ одного брода до узкаго мѣста становится уже значительной; она не менѣе 10—14 саженъ; при болотистыхъ, топкихъ берегахъ, несмотря на твердое дно, Куйла представляетъ значительное затрудненіе для перехода. Теченіе рѣки не менѣе 5 футовъ въ секунду.

За узкимъ мѣстомъ долина рѣки Куйлы мѣняетъ свой характеръ. Ширина ея сразу увеличивается. Лѣвый нагорный берегъ становится болѣе крутымъ и пересѣченнымъ, глубокія, рѣзко очерченныя пади непрестанно чередуются со столь же крутыми и высокими перевалами, высокія отдѣльныя сопки выдвигаютъ свои остроконечныя вершины изъ-за сплошной стѣны густого лѣса, покрывающаго здѣсь этотъ берегъ. Правый нагорный берегъ замѣтно понижается; темной лентой, окаймленный лѣсами, тянется онъ въ разстояніи до 3-хъ верстъ отъ лѣваго и кажется болѣе пологимъ и менѣе изрѣзаннымъ. По направленію долины, на правомъ берегу рѣки, рельефно выдѣляется на синевѣ неба высокая двухконечная лѣсистая сопка—Дѣвичья гора, удаленная по прямому направленію отъ узкаго мѣста верстъ на 15. Долина совершенно открыта, посрединѣ ея ясно обозначается возвышенная, совершенно ровная терраса (элань), состоящая изъ чернозема. Протягиваясь отъ самаго узкаго мѣста на 9 верстъ, эта полоса, понижаясь, на 67-й верстѣ постепенно сливается съ топями рѣки Куйлы.

Съ сѣверо-востока эта терраса окаймляется теченіемъ р. Куйлы, съ юго-запада небольшимъ ручьемъ, впадающимъ въ Куйлу близъ горы Дѣвичьей.

По этой террасѣ шли Бутины, которые, за невозможностью переправиться черезъ р. Куйлу на первомъ броду, совершили движеніе вдоль праваго нагорнаго берега почти до горы Дѣвичьей, гдѣ имъ наконецъ и удалось перейти на лѣвый берегъ рѣки Куйлы.

По увѣренію проводника, Бутины просто заблудились, неправильно опредѣливъ первый бродъ Куйлы.

Огибая эту террасу, Куйла протекаетъ въ близкомъ разстояніи отъ подошвы лѣваго нагорнаго берега, ширина рѣки уже достигаетъ 14—20 саженъ, глубина болѣе 4 футовъ. Долина сильно топка и болотиста, почти сплошь залита водой. Главными препятствіями для

перехода являются впадающіе здѣсь въ Куйлу три болотистыхъ ручья, которые представляютъ крайне вязкія, засасывающія грязи. Путь, слѣдуя вдоль лѣваго берега р. Куйлы, на 58-й, 62-й и 66-й верстахъ три раза пересѣкаетъ эти грязи, и каждый разъ приходилось на рукахъ переносить всѣ грузы, вытягивать изъ грязи лошадей и повозки.

На 67-й верстѣ русло Куйлы вплотную подходитъ къ нагорному берегу, почему для обхода ея подымаются по пади на подступающіе къ рѣкѣ два отрога, обходъ этотъ, не болѣе одной съ половиною версты, также очень тяжелъ, такъ какъ крутизна подъема и спуска доходитъ до 15 саженъ, а встрѣчаемая между отрогами засасывающая ложбина заставляетъ идти цѣлиной лѣса.

Въ теченіе этого дня экспедиція, употребивъ на движеніе до 10 часовъ времени, прошла только 12 верстъ. Люди и лошади были страшно изнурены. На 68-й верстѣ имѣется небольшая сухая падушка, годная для стоянки, хотя лошади должны пастись на залитой водой долинѣ. Отъ этой падушки Куйла пологой дугой свертываетъ къ правому нагорному берегу, подходя къ нему близъ подошвы горы Дѣвичьей.

Съ этого же мѣста вся долина ея какъ на правомъ, такъ и на лѣвомъ берегахъ, представляетъ сплошныя топи. Каменистое основаніе, лежащее подъ наноснымъ слоемъ, не пропускаетъ влаги, вода застаивается, не имѣя стока, и образуетъ рядъ грязныхъ озеръ, которыя длинной цѣпью огибаютъ подошву лѣваго берега. Эти топи настолько вязки, что тутъ нерѣдко гибнетъ скотъ и лошади скотопромышленниковъ. Путь, выбирая болѣе твердыя мѣста, слѣдуетъ зигзагами по самой срединѣ долины, по грязямъ и болотамъ на протяженіи до 6 верстъ и только на 76-й верстѣ выходитъ на сухую террасу, которую здѣсь образуетъ полого спускающійся нагорный берегъ. Противъ г. Дѣвичьей черезъ Куйлу обозначается бродъ, по которому перешли Бутины. Но въ настоящее время онъ окончательно заплылъ, и пользоваться имъ не представляется возможнымъ.

На 79-й верстѣ дорога уже значительно болѣе твердая, проходитъ мимо небольшого озера, извѣстнаго какъ граница распространенія паута. При чемъ здѣсь необходимо оговорить, что ко всѣмъ трудностямъ, которыя представляются при движеніи по Куйлѣ, еще присоединяется паутъ, настоящимъ центромъ распространенія котораго именно и служитъ болотистая долина Куйлы. По увѣренію проводника паута здѣсь такая масса, что паутъ по Умину кажется ничтожнымъ. Но, къ счастью для экспедиціи, проливной дождь, безпрерывно продолжавшійся въ теченіе 2-хъ сутокъ, избавилъ ее отъ этого истиннаго бича. Когда погода прояснилась, экспедиція уже достигла благодѣтельнаго озера. Исчезновеніе здѣсь паута объясняется постепеннымъ исчезновеніемъ лѣсовъ, перемѣной травы, среди которой встрѣчается большое количество сорныхъ породъ, также и близостью жилыхъ мѣстъ и появленіемъ стай скворцовъ и ласточекъ.

Пересѣкая на 81-й верстѣ небольшой топкій ручей, слѣдуя тер-

расами лѣваго берега, на 86-й верстѣ путь подходитъ къ покинутой, полуразрушенной фанзѣ, которая одиноко стоитъ среди открытой, обширной, возвышенной террасы.

Въ нѣсколькихъ саженяхъ лежитъ небольшое озеро, поросшее камышомъ. Это первое строеніе, встрѣченное экспедиціей, черезъ 443 версты пути.

На спеціальной картѣ оно значится подъ именемъ Кар. Дзянгинъ-Норъ. Ниже Дзянгинъ-Нора въ 8 верстахъ Куйла изливается въ Ганъ. Долина ея отъ узкаго мѣста, въ среднемъ шириной отъ 2 до 3 верстъ, суживается у Дзянгинъ-Нора до одной версты. Лѣвый берегъ постепенно понижаясь къ устью Куйлы пологими террасами, незамѣтно сливается съ окружающими его долинами Гана и Куйлы. Онъ совершенно обнаженъ отъ лѣса, кой-гдѣ виднѣются небольшія группы дубоваго кустарника.

Правый берегъ, наоборотъ, снова становится болѣе крутымъ. Лѣса все еще покрываютъ его въ достаточномъ количествѣ. Долина рѣки, болѣе сухая у Дзянгинъ-Нора, далѣе вновь становится болотистой, при чемъ у селенія Куйлы съ Ганомъ обращается въ совершенно непроходимыя топи. Ширина русла рѣки, имѣя не менѣе 30 саж., постепенно уширяется до 50 саженъ. Русло также ясно обозначается растущимъ по немъ густымъ тальникомъ. Средняя глубина не менѣе 5 фут., хотя болѣе мелкіе перекаты довольно часты. По разности барометрическихъ давленій, паденіе рѣки равняется на одну версту 7,3 футовъ. Скорость теченія не менѣе $6^1/_2$ фут. въ 1 секунду. Самые берега рѣки, мѣстами низкіе, топкіе, мѣстами возвышаются надъ русломъ до 1 сажени. Русло рѣки рѣдко дробится на отдѣльные протоки и рукава. Дно ея песчаное, мѣстами иловатое и поросло зарослями. Въ рѣкѣ встрѣчаются большія раковины рѣчныхъ улитокъ. Присутствіе рыбы обнаруживается, только начиная съ узкаго мѣста. Рѣка покрывается льдомъ въ серединѣ ноября, вскрывается въ началѣ февраля. Разливы рѣки кромѣ весеннихъ, которые продолжаются 4—5 недѣль, съ марта по апрѣль, случаются часто въ теченіе весны и въ концѣ лѣта подъ вліяніемъ сильныхъ дождей. Но прибывающая быстро вода сбѣгаетъ уже не такъ быстро, почему эти разливы легко могутъ задержать переправы черезъ бродъ даже до одной недѣли. Путь отъ Дзянгинъ-Нора переходитъ на правый берегъ Куйлы 3-мъ бродомъ. До брода онъ твердо-песчаный. Предварительно переходитъ очень мелкій бродъ, черезъ протокъ, соединяющій озеро Дзянгинъ-Норъ съ Куйлой.

Самый бродъ черезъ Куйлу до 25 саженъ ширины, дно твердое, песчаное, берега также довольно твердые. Бродъ слѣдуетъ брать наискось, направляясь вдоль теченія. Грузъ въ двуколкахъ приходится повышать по крайней мѣрѣ на 6 вершковъ.

Отъ брода, пересѣкая открытую долину Куйлы, поросшую высокой травой, направляются къ подножію берега долины, огибая слѣва

имѣющееся здѣсь большое озеро, берега котораго поросли высокимъ камышомъ. Оно невелико, но берега топки. Отойдя отъ брода на двѣ версты, путь пересѣкаетъ послѣдовательно три очень грязные и топкіе ручья на 2, 3 и 6 верстахъ, текущіе въ широкихъ падяхъ, также очень топкихъ. Переходъ черезъ эти ручьи очень труденъ и даже опасенъ, каждую повозку приходится перетаскивать на рукахъ. Лошади вязнутъ здѣсь по шею и ложатся. Особенно труденъ переходъ черезъ второй ручей, иловатое дно котораго какъ бы засасываетъ повозки.

Широкая, болѣе полутораверстная падь 3-го ручья представляетъ сплошную трясину, соединяющуюся съ таковой же трясиной, окружающей устье Куйлы. Лошади здѣсь вязнутъ на каждомъ шагу. Отсутствіе тальника по берегамъ ручьевъ и отдаленность лѣса не позволяютъ, хотя бы нѣсколько, укрѣпить грунты. Какъ сноровку для перехода надлежитъ выбирать мѣста, еще не ѣзженныя, гдѣ трава гуще и лучше выдерживаетъ давленіе.

Между вторымъ и третьимъ ручьями путь переваливаетъ черезъ невысокій береговой отрогъ, слѣдуя для этого находящимися здѣсь малыми падями. Уклоны перевала невелики, дорога твердая. Отрогъ весь поросъ дубовымъ лѣсомъ, имѣющимъ до 4—5 саженъ высоты. Эти три топи представляются уже послѣдними и на всемъ остальномъ протяженіи пути до Мергеня топей уже не встрѣчается; путь становится твердымъ и удобнымъ для движенія повозокъ.

Перейдя 3-ю топь, на 8-й верстѣ путь пересѣкаетъ лѣсистый перевалъ отрога, у восточной окраины котораго Куйла изливается въ Ганъ. Сѣверные склоны перевала круче таковыхъ же южныхъ. Относительная высота около 66 метровъ. Но уклоны падей, по которымъ идетъ путь, не болѣе 6 саженъ. На 10 верстѣ путь выходитъ изъ полосы лѣса, покрывающаго этотъ отрогъ, и, уклоняясь къ югу, слѣдуетъ далѣе по совершенно открытой возвышенной, волнистой мѣстности, которая разстилается вдоль праваго берега Гана, слегка понижаясь къ нему. Разстояніе дороги отъ Гана, равное вначалѣ 3 верстамъ, постепенно уменьшается до одной версты. Лѣса совершенно исчезаютъ, замѣняясь невысокимъ кустарникомъ дубняка и орѣшника, разбросаннаго преимущественно близъ рѣки. Правый нагорный берегъ довольно крутъ и имѣетъ до 3—4 саженъ высоты. Вдоль лѣваго берега разстилается обширная низина, покрытая низкимъ кустарникомъ.

На 13-й верстѣ отъ брода дорога пересѣкаетъ сухую широкую падь, съ сбѣгающимъ по ней небольшимъ ручейкомъ и, слѣдуя пологими спусками и подъемами, встрѣчаетъ на 16-й верстѣ первую обработанную пашню, а на 20-й верстѣ первую маньчжурскую деревню Байгиръ-Айла. Деревня на небольшой рѣчкѣ того же имени, впадающей въ одной верстѣ ниже, съ лѣвой стороны, въ Ганъ. 27 отдѣльныхъ дворовъ деревни раскинуты свободно. Каждый дворъ обнесенъ плетнемъ, имѣетъ жилую фанзу, хозяйственныя пристройки, навѣсъ для скота и огородъ.

Всѣ фанзы строятся однообразно. Матеріаломъ служитъ глина, смѣшанная съ соломой, которая закрѣпляется между вертикальными деревянными стойками. Крыша двускатная, покрытая сплошь соломой, укрѣпленная жердями. Фанза имѣетъ длины 6—7 саженъ, при 3-хъ саженяхъ ширины и 3-хъ саженяхъ высоты. Южная и восточная стороны прорѣзаны широкими отверстіями, въ которыя вставляются рамы съ частымъ переплетомъ. Стекла замѣнены бумагой. Рамы подъемныя. Посрединѣ устроена дверь.

Внутри фанзы устраиваютъ глинобитный полъ, по стѣнамъ сплошь идутъ широкія нары, покрытыя кошмами и цыновками. На этихъ нарахъ и спятъ, и ѣдятъ, здѣсь же размѣщается вся домашняя утварь. Фанзы согрѣваются двумя печами, при чемъ дымовая труба проходитъ подъ всѣми нарами, а въ углахъ выходитъ наружу въ видѣ отдѣльной высокой трубы. Бѣдныя эту послѣднюю замѣняютъ пустымъ стволомъ дерева, у богатыхъ она выкладывается затѣйливо изъ сырца. Главное занятіе хлѣбопашество: сѣютъ пшеницу (крупчатку), овесъ, ячмень, бобы, табакъ, а въ огородахъ овощи: редиску, кукурузу, макъ и капусту, послѣдняя не кочанная, а лиственная. Жителей въ деревнѣ до 230 человѣкъ обоего пола. Лошадей, коровъ и воловъ держатъ въ достаточномъ количествѣ; числительность ихъ можно опредѣлить, считая въ среднемъ 10 головъ на каждый дворъ. Кромѣ того, есть много свиней маньчжурской породы, маленькаго роста, съ громаднымъ животомъ, волочащимся по землѣ; она производитъ отвратительное впечатлѣніе. Скотъ крупной монгольской породы. Воламъ вставляютъ въ ноздри деревянныя кольца, прикрѣпляемыя къ рогамъ веревками, лошади мелки, но хороши и красивы; имъ также стригутъ гривы и чолки. Нѣкоторые маньчжуры держатъ муловъ, которые цѣнятся вообще очень дорого. Изъ птицъ держатъ куръ. Лишнихъ запасовъ въ деревнѣ нѣтъ, все имѣется только для себя. Нашей экспедиціи съ трудомъ удалось купить около фунта соли, при чемъ деньги принимаютъ съ большимъ трудомъ и неохотно. Вообще разсчитывать на покупку здѣсь чего-либо очень трудно. Маньчжуры очень трудолюбивы. Деревня отличается чистотой и щеголеватостью. Фанзы подновлены, всѣ заборы исправлены, огороды и поля замѣчательно очищены отъ всѣхъ сорныхъ травъ. Впрочемъ, очищая поля и огороды, кромѣ прямой отъ того пользы, маньчжуръ извлекаетъ еще и другую, такъ какъ нѣкоторыя изъ сорныхъ травъ, такъ называемая „шульта“, имъ употребляются для варки супа.

Ганъ на указанномъ участкѣ пути является даже большой рѣкой ширина его не менѣе 40 саженъ, бродовъ совершенно нѣтъ. Дно песчаное, каменистое, мѣстами иловатое. По берегамъ виднѣются большія отмели, рыбы очень много, но она однообразна: караси, чубаки, лини, пискари исчерпываютъ всѣ ея виды. Маньчжуры ловятъ ее на удочки и употребляютъ въ пищу.

Отъ д. Байгиръ-Айла дорога твердо-песчаная, шириной до 2 саж.,

переходитъ по фашинному мостику рѣчку Байгиръ-Айла и, держась отъ Гана въ разстояніи до 3 верстъ, переваливаетъ послѣдовательно три увала, также открытые и засѣянные. На 25 верстѣ *) подходитъ къ деревнѣ Самагиръ. Уклоны переваловъ неособенно круты, но крутизна ихъ замѣтно увеличивается при приближеніи къ Гану. Въ дер. Самагиръ та же чистота, тотъ же порядокъ, но самая деревня заключаетъ въ себѣ не болѣе 13 фанзъ, пріютившихся среди густой зелени деревьевъ въ пади.

Жителей около 120 человѣкъ, всѣ маньчжуры, скота также держатъ много, въ среднемъ на каждый домъ приходится по 5 головъ рогатаго скота и 2—3 лошади. Отъ дер. Самагиръ на четыре версты дорога идетъ вдоль праваго берега Гана, уклоняющагося здѣсь къ востоку, и пересѣкаетъ два широкихъ увала съ раздѣляющей ихъ сухой падью. Лѣвый берегъ Гана здѣсь становится ясно очерченнымъ и возвышеннымъ, при чемъ долина его суживается до 1-й версты.

Затѣмъ мѣстность принимаетъ гористый, довольно пересѣченный характеръ съ общимъ паденіемъ на юго-востокъ къ р. Нону, снова появляются лѣса, состоящіе изъ черной, бѣлой березы и дуба. Дорога поворачиваетъ къ югу удаляется отъ Гана на 4—5 верстъ и, спускаясь съ указаннаго 2-го увала, пересѣкаетъ на 29 верстѣ узкую, длинную, но сухую падь, подымается на невысокій лѣсистый перевалъ, а на 35 верстѣ, слѣдуя вдоль короткой, но съ крутымъ паденіемъ пади, выходитъ въ падь 3-хъ ручьевъ. Послѣдняя падь составляется изъ 4-хъ падей, расположенныхъ крестообразно, въ направленіи странъ свѣта. Бѣгущіе по сѣверной, западной и южной падямъ ручьи, сливаясь между собой въ общемъ центрѣ падей, образуютъ небольшую рѣчку, которая скрывается въ восточной пади. Всѣ эти пади, съ очень крутымъ паденіемъ, обставлены сопками и имѣютъ при устьѣ не болѣе ½ версты ширины, а восточная падь, еще болѣе узкая, имѣетъ характеръ ущелья.

Окружающія сопки поросли мелкимъ дубовымъ и березовымъ лѣсомъ, самыя же пади покрыты лишь травой, болѣе густой и высокой при берегахъ ручьевъ. Берега этихъ ручьевъ большею частью сухи, на открывающихся мѣстами небольшихъ грязяхъ порхаетъ очень много пестрыхъ бабочекъ. Въ сухую погоду ручьи нерѣдко совершенно пересыхаютъ. Дорога, спускаясь по сѣверной пади, переходитъ общій ихъ центръ и подымается по южной — до вершины ея, лежащей на 38 верстѣ. Дорога тверда и мѣстами камениста. Въ самой вершинѣ пади выбивается изъ камней небольшой ключъ, съ замѣчательно хорошей прѣсной водой, но этой воды можетъ хватить лишь для небольшой партіи, почему для стоянки слѣдуетъ свернуть съ дороги и приблизиться къ Гану.

---

*) Отъ 3-го брода Куйлы.

Достигнувъ вершины пади, дорога, поворачивая налѣво, на юго-востокъ, слѣдуетъ на протяженіи 4 верстъ по вершинамъ хребта, служащаго водораздѣломъ Гана и Нона. Плоскія вершины этого хребта полого спадаютъ по обѣимъ сторонамъ дороги, переходя съ лѣвой стороны, въ разстояніи отъ 2 до 5 верстъ, въ крутые, обрывистые берега Гана, а съ правой—въ нагорные болѣе пологіе берега долины Нона. Дорога тверда, сильно камениста, острые камни, торчащіе между тремя колеями пути, затрудняютъ ходъ лошадей и повозки. Вся эта мѣстность покрыта мелкимъ орѣшникомъ, въ который переходятъ лѣса, окружающіе указанныя выше пади.

Двигаясь по этому хребту, можно уже ясно различать вдали гор. Мергенъ и пространства лѣваго берега Нона.

На 49 верстѣ дорога спускается въ обширную пологую падь, покрытую пашнями, принадлежащими дер. Гангахчи. Дорога становится широкой и ровной, и, слѣдуя вдоль этой пади среди пашенъ и далѣе пологихъ увaловъ, выходитъ на 54 верстѣ къ дер. Гангахчи.

Деревня Гангахчи или Чингикопу двумя тонкими линіями опоясываетъ подножіе двухъ нагорныхъ береговъ Гана, которыми здѣсь ограничивается русло рѣки. Правый берегъ сажени на 3 выше и круче лѣваго.

Дворы здѣсь сомкнулись тѣснѣе, ихъ насчитываютъ до 40, съ 350 душами обоего пола, деревня также маньчжурская, но кажется зажиточнѣе предыдущихъ; большія стада, общимъ числомъ до 500 головъ, пасутся на луговыхъ мѣстахъ праваго и лѣваго береговъ. Огороды имѣются у каждаго двора.

Ширина Гана, протекающаго здѣсь съ сѣвера на югъ, до 60 саженъ, глубина болѣе 2 саженъ, дно песчаное, твердое, русло придерживается лѣваго берега. Сообщеніе производится на батахъ, которыхъ имѣется только три. Длина каждаго до 3 саженъ, ширина 1 аршинъ, высота $^3/_4$ аршина. Баты, сдѣланные изъ одного ствола, напоминаютъ своей формой наши челны. Управляютъ ими лопатами. Подымаютъ они не болѣе 10 человѣкъ.

Для перевозки повозокъ ставятъ баты бокъ о бокъ, помѣщая одно колесо на одинъ батъ, другое на другой. Лошади, бараны переправляются вплавь. Быстрота теченія настолько значительна, что лошадей относитъ саженъ на 40 внизъ, сравнительно съ точкой начала переправы, а барановъ еще болѣе. Отъ деревни Гангахчи путь направляется на г. Мергенъ, идетъ на 6 верстъ по возвышенной, засѣянной пашнями террасѣ, которая отдѣляетъ здѣсь долину Гана отъ долины Нона, а затѣмъ на 7 верстъ по самой долинѣ Нона, представляющей обширную луговую низину, разстилающуюся вдоль праваго берега Нона и перерѣзанную изрѣдка грязями и болотинами.

Путь, вообще, твердый и удобный для движенія, хотя для обхода грязей и болотинъ низины Нона обыкновенно держатся пути черезъ дер. Лидзу, которая лежитъ по Гану, ниже Гангахчи въ 5 верстахъ.

Указанная низина совершенно оголена отъ лѣса, лишь ближе къ берегамъ Нона кой-гдѣ виднѣются маленькіе кустики ивы.

Въ особенно сильные разливы Нона вся эта низина покрывается водой и доступъ къ Мергену, съ этой стороны, почти совершенно прерывается. Но такіе разливы повторяются далеко не каждый годъ, почему и въ болѣе повышенныхъ мѣстахъ низины имѣются отдѣльныя пашенки.

На 67 верстѣ дорога выходитъ къ переправѣ р. Ноны, на противоположномъ берегу которой раскинутъ г. Мергенъ.

МАРШРУТЪ № 31.

Рекогносцировка дороги Харбинъ—Мергенъ *).

Дорога Харбинъ — Хуланчэнъ — Шуанмяуза — Мындядянъ — Лютунъ — Фандяинза — Хальтоги — Дедуръ — Хотятунь—Мергенъ имѣетъ протяженіе 512 вер.

Участокъ дороги Харбинъ — Мындядянъ шириной 12 шаговъ, хотя отъ переправы у рѣки Нихе до брода на Хуланхе онъ суживается до 9 шаговъ; участокъ дороги Мындядянъ—Поушутуръ 6 шаг., но на этомъ участкѣ можно совершенно удобно ѣхать по сторонамъ дороги, исключеніе составляетъ небольшой участокъ между дер. Чжанхуай (116 верстъ) до деревни Джандіопа (134 версты), гдѣ дорога имѣетъ ширину 12 шаговъ.

Участокъ дороги отъ деревни Поушутуръ — Сантунъ шириной 6 шаговъ, а участокъ Сантунъ — Лютунъ — 9 шаговъ; на участкѣ въ 137 верстахъ отъ деревни Лютунъ до Хальтоги дорога шириной въ одну колею, но вездѣ по сторонамъ дороги возможно движеніе. На участкѣ Хальтоги—Дедуръ—Хотятунь, ширина дороги до 9 шаговъ, но вездѣ по сторонамъ возможно движеніе; на участкѣ Хотятунь — Лаульхэ дорога шириною въ одну колею; по сторонамъ дороги движеніе вездѣ возможно.

Въ общемъ ширина дороги и мѣстность по сторонамъ позволяютъ въ случаѣ нужды сократить глубину колонны.

Дорога Харбинъ — Хуланчэнъ — Лютунъ — Хальтоги—Дедуръ—Хотятунь—Мергенъ имѣетъ общее направленіе на сѣверо-западъ; въ частности дорога на участкѣ Харбинъ — Сантунъ тянется на сѣверо-западъ; отъ дер. Сантунъ до дер. Фандяинза направляется на сѣверъ; отъ дер. Фандяинза поворачиваетъ на сѣверо-западъ и въ такомъ направленіи тянется до Хальтоги, откуда поворачиваетъ на сѣверо-востокъ и идетъ въ этомъ направленіи до дер. Дедуръ; отъ дер. Дедуръ до деревни Хотятунь дорога круто поворачиваетъ на западъ; отъ деревни Хотятунь къ Мергену дорога тянется почти на сѣверо-западъ.

Отъ Харбина до Шуанмяузы грунтъ дороги суглинистый съ примѣсью чернозема. Глубокія колеи мѣстами до $^1/_2$ аршина глубиной. Отъ Шуанмяузы до Мергена грунтъ супесчано-твердый, полотно малоѣзжено.

Въ общемъ дорога Харбинъ — Мергенъ по свойству грунта полотна очень удобна для движенія войскъ и обозовъ, исключая участка Харбинъ — Шуанмяуза, гдѣ въ дождливое время движеніе обозовъ встрѣтитъ большое затрудненіе.

---

*) Развѣдки офицеровъ штаба Манчьжурскихъ армій 1905 г.

Мѣстность, по которой проходитъ дорога Харбинъ — Мергенъ, имѣетъ общее повышеніе съ юга на сѣверъ; вначалѣ дорога идетъ по равнинѣ съ слабо выраженнымъ рельефомъ, по мѣрѣ приближенія къ Мергену рельефъ дѣлается болѣе и болѣе замѣтнымъ и дорога перерѣзываетъ невысокія горы Верхуаншань и Наянвоялышань, составляющія отроги Хингана. Въ частности на различныхъ участкахъ дороги рельефъ слѣдующій:

1. Участокъ отъ Харбина до Хуланчэна на протяженіи 27 верстъ проходитъ по равнинѣ.

2. На участкѣ Хуланчэнъ—Шуанмяуза дорога съ 27 по 33 вер. проходитъ по всхолмленной мѣстности, составляющей нагорный лѣвый берегъ р. Хуланхэ, далѣе дорога тянется по равнинѣ съ слабо выраженнымъ рельефомъ. На 41 верстѣ къ западу отъ дороги и въ верстѣ отъ нея высится повидимому вулканическаго происхожденія отдѣльно стоящая высокая гора Туанчшань. Ея скаты круты; подъемъ и спускъ затруднительны. На 75 верстѣ дорога подымается на правый нагорный, довольно высокій берегъ рѣки Хуланхэ; подъемъ и спускъ — сравнительно пологи.

3. Участокъ Шуанмяуза—Мындядянъ. Рельефъ выраженъ слабо, дорога то поднимается на невысокія вершины, то спускается въ пологія лощины. Общій скатъ мѣстности съ востока на западъ.

4. Участокъ Мындядянъ—Поушутуръ. Рельефъ продолжаетъ быть слабо выраженнымъ, плоскія вершины отдѣляются весьма пологими и широкими лощинами. Отъ деревни Сыдядянъ до деревни Поушутуръ рельефъ дѣлается однако замѣтнѣе—къ дорогѣ съ восточной стороны подходятъ крупныя рельефныя лощины, а подходя къ деревнѣ Поушутуръ, дорога спускается въ такую же лощину. Спускъ и подъемъ не затруднительны. Въ общемъ дорога проходитъ по правому берегу р. Тункена.

5. Участокъ Поушутуръ до Лютуна. Отъ деревни Поушутуръ дорога тянется на протяженіи 4-хъ верстъ вдоль лощины, у деревни Вандяинса (145 верстъ) спускается съ праваго нагорнаго берега въ долину рѣки Тункена и идетъ долиной 22 версты до деревни Сантунъ (170 верстъ), отъ которой вновь подымается на правый нагорный берегъ Тункена и идетъ по этому берегу до деревни Лютунъ (187 верстъ), спускаясь, не доходя этой деревни, въ лощину.

6. Участокъ Лютунъ—Фандяинза. Дорога идетъ по всхолмленной мѣстности, поперемѣнно подымаясь на перевалы съ покатыми скатами и спускаясь въ небольшія узкія лощины. По обѣимъ сторонамъ дороги тянутся въ разстояніи 1 — 3 верстъ широкія лощины, имѣющія меридіанальное направленіе. На 262 верстѣ спускается въ широкую долину рѣки; по долинѣ дорога тянется 6 верстъ.

7. Участокъ Фандяинза — Хальтоги. Дорога до 308 версты проходитъ по возвышенной мѣстности, поперемѣнно то подымаясь на легкіе перевалы, то спускаясь въ небольшія, узкія лощины. Подъемъ

и спуски незначительны. На 308 верстѣ дорога сначала полого спускается въ лощину, тянущуюся все время параллельно пути, восточнѣе его, а затѣмъ, поднявшись на скатъ праваго берега этой лощины, спускается весьма полого въ долину р. Хуюра и тянется 11 верстъ до деревни Хальтоги.

8. Участокъ Хальтоги—Дедуръ: а) участокъ Хальтоги — Чахоло по долинѣ рѣки Хуюръ; б) Чахоло — Дедуръ дорога идетъ по переваламъ, которые чередуются съ лощинами. Спуски и подъемы пологи.

9. Участокъ Дедуръ—Хотятунь. Отъ деревни Дедуръ (386 верстъ) до Сологора (400 верстъ) дорога идетъ вдоль подошвы лѣваго нагорнаго берега р. Унчаръ, а отъ деревни Сологоръ—Хотятунь по долинѣ р. Немэра, пересѣкая пологіе скаты праваго нагорнаго берега этой рѣки. Оба берега этой рѣки весьма рельефны, но пологи.

10. Участокъ Хотятунь—Лаульхэ: а) участокъ Хотятунь—Кладбище (440 верстъ), дорога идетъ по лощинѣ; б) далѣе по хребтамъ Кун-Куль-Дженъ-Дава, Шарте-Дава, подходитъ пологимъ спускомъ къ руч. Наяндо, а затѣмъ опять черезъ хребетъ Наяндо-Дава—Голотодава къ деревнѣ Лаульхэ. По сторонамъ дороги весьма рельефныя лощины, хотя всюду пологи. Въ общемъ на этомъ участкѣ крутыхъ подъемовъ и спусковъ нѣтъ и дорога вполнѣ хороша.

11. Участокъ Лаульхэ — Мергенъ. Дорога идетъ по переваламъ, которые чередуются съ лощинами; спуски и подъемы пологи.

1. На участкѣ Харбинъ—Хуланчэнъ. Спускъ отъ желѣзнодорожнаго моста на р. Сунгари, вслѣдствіе крутости, необходимо разработать.

На 1 верстѣ у затона — дефиле шириной, считая съ полотномъ желѣзной дороги, 70 шаговъ; во время полой воды полотно дороги (не желѣзнодорожное полотно) затопляется. Длина дефиле 160 шаговъ.

Между постоялымъ дворомъ Дьенъ и постоялымъ дворомъ на 14 верстѣ болотистый лугъ—необходима гать въ 200 шаговъ, а также починка испорченнаго моста черезъ лужу-канаву; мостъ требуетъ новой настилки (25 дос. 2-дюймовыхъ).

На 16-й верстѣ, не доѣзжая деревни Чжанхотуръ, дорога проходитъ черезъ мокрый лугъ—необходима гать въ 50 шаговъ.

На 22-й верстѣ (у фанзы) дорога, спускаясь въ лощину, дѣлается топкой и трудно проходимой — необходимъ мостъ длиной 15 шаг., къ концамъ моста насыпи. Съ 23 до 25 вер. дорога тянется по мокрому лугу; на 25 вер. образуетъ узкое дефиле между 2 озерами; въ дефиле дорога на протяженіи 10 шаговъ очень топка, лошадь подъ всадникомъ съ трудомъ перебирается — необходимо построить мостъ черезъ западное озерцо, вблизи самой дороги. Мостъ на сваяхъ восемь саженъ длины. Отъ этого дефиле до переправы на р. Хуланхэ дорога тянется по мокрому лугу, перерѣзанному во многихъ мѣстахъ трясинами. Трясины проходимы пѣхотинцами и всадниками, но переходъ

артиллеріи и обозовъ будетъ чрезвычайно затруднителенъ. Необходимо исправить дорогу устройствомъ гатей и насыпкой хвороста.

Эта часть дороги въ общемъ вполнѣ проходима зимой, но лѣтомъ и дождливой весной безусловно неудобна на протяженіи 6 верстъ.

На 27-й верстѣ дорога подходитъ къ р. Хуланхэ. Черезъ р. Хуланхэ къ г. Хуланчэну имѣются 3 паромныя переправы: а) нижняя переправа имѣетъ 2 парома, подъемная сила одного 30—35 всадниковъ или 2 орудія; другой паромъ подымаетъ 10 всадниковъ, б) средняя переправа (противъ главной улицы и въ 1/4 версты отъ нижней)—одинъ паромъ съ подъемной силой 35 всадниковъ или два орудія, в) верхняя переправа въ 1 1/2 версты выше средней переправы, паромъ одинъ — подымаетъ 35 всадниковъ или два орудія. Эта переправа выводитъ на дорогу, идущую на ст. Дуйциншань. Большіе паромы состоятъ изъ 2-хъ лодокъ, скрѣпленныхъ платформой.

На переправахъ необходимо устроить пристани. Для оборудованія каждой потребуется 25 2-дюймовыхъ досокъ и 12 4-вершковыхъ бревенъ.

Рѣка Хуланхэ у Хуланчэна имѣетъ ширину до 100 саженъ, глубину 4—5 футовъ; теченіе болѣе 3 футовъ. Дно песчаное. Время переправы на паромахъ въ хорошую погоду въ одинъ конецъ 6 минутъ.

Лѣвый нагорный берегъ у Хуланчэна почти подходитъ къ рѣкѣ и мѣстами спускается отвѣснымъ обрывомъ, имѣющимъ вышину 3—4 сажени. Правый нагорный берегъ невысокъ и заливается водой. Оба надольные берега обрывисты и достигаютъ 3/4 сажени высоты. Устройство мостовъ у Хуланчэна удобно, они могутъ быть построены на судахъ (джонки есть).

Броды: а) въ 3 верстахъ ниже Хуланчэна; б) въ 6 верстахъ выше этого города.

Оба брода имѣютъ песчаное дно; глубина въ полую воду по грудь лошади.

2. На участкѣ Хуланчэнъ—Мындядянъ.

На 36 верстѣ сѣвернѣе деревни Хыдяупо ручей, необходимо исправить настилку моста.

На 42-й верстѣ существующій мостъ черезъ канаву требуетъ исправленія.

На 43-й верстѣ (у Суяшора) мостъ черезъ ручей исправенъ.

На 46-й верстѣ рѣка Нихэ, имѣющая ширину 1 1/2 — 3 сажени, теченіе до 2 футовъ; дно рѣки вязкое, топкое; благодаря свойству дна, несмотря на небольшую ширину, рѣка Нихэ до самаго устья не имѣетъ бродовъ.

Нагорные берега — низкіе, луговые; надольные же, крутые, при чемъ правый берегъ выше лѣваго и достигаетъ у моста 1 сажени высоты. Мостъ черезъ рѣку на сваяхъ, требуетъ перестройки, такъ какъ очень плохъ да и настилка прогнила. Въ 200 шагахъ ниже моста

удобное мѣсто для постройки новаго моста, здѣсь ширина рѣки только $1^1/_2$ сажени.

На 80-й верстѣ дорога подходитъ къ рѣкѣ Хуланхэ. Здѣсь рѣка имѣетъ ширину 75 саженъ, глубину 75 футовъ, скорость теченія 3 фута; дно песчаное; надольные берега обрывисты и достигаютъ одной сажени высоты, берега песчаны. Нагорные берега отходятъ отъ рѣки и образуютъ долину до 4 верстъ. Переправа черезъ рѣку—паромъ, состоящій изъ лодки съ платформой. Паромъ подымаетъ 15 всадниковъ или одно орудіе. Переправа въ вѣтреную погоду лошадей заняла 10 минутъ, обратная переправа порожняго парома только 2 минуты, отъ этой переправы дорога идетъ по долинѣ праваго берега р. Хуланхэ до деревни Яндичуанкоу; у этой деревни такой же паромъ, какъ предыдущій; у деревни Яндичуанкоу правый берегъ подходитъ къ самой рѣкѣ, спускаясь крутымъ, до 60^0, скатомъ.

На 76-й верстѣ очень топкій ручей, шириной не болѣе одной сажени. Необходимо устроить мостъ.

На 78-й верстѣ тоже топкій ручей, мостъ разрушенъ, требуетъ починки; въ концѣ (84 версты) дорога спускается въ пологую лощину, дно лощины болотисто, дорога плоха, объѣздъ возможенъ съ восточной стороны по невспаханному ровному дну лощины.

На 91-й верстѣ дорога спускается въ лощину съ ручьемъ, мостъ черезъ который разрушенъ, однако, переправа имѣется въ 100 шагахъ ниже по теченію ручья (къ западу); для обозовъ необходимо построить мостъ, матеріалъ найдется въ стоящей у ручья деревнѣ Чжанпиндянъ.

На 95-й верстѣ, съ подходомъ къ деревнѣ Гудяденъ, дорога проходитъ черезъ болотистую лощину; здѣсь необходима гать—150 шаговъ.

3. Участокъ Мындядянъ—Лютунъ. Отъ деревни Вандіопа (146 в.) до деревни Сатунъ (170 верстъ) дорога на протяженіи 26 верстъ идетъ по долинѣ р. Тункена, которая отстоитъ болѣе 7 верстъ къ востоку.

Часть участка дороги отъ деревни Мындядянъ до деревни Сатунъ на протяженіи 59 верстъ безводна, она не пересѣкаетъ не только рѣкъ и ручьевъ, но и болотъ; въ селеніяхъ колодцевъ мало. На 170-й верстѣ у Сатуна дорога болотиста, непроходима, требуетъ гати въ 100 шаговъ.

Въ 2-хъ верстахъ къ сѣверу отъ Сатуна дорога входитъ въ болотистую лощину, въ которой необходимо построить гать длиной 150 саженъ.

На 185-й верстѣ у Лютуна дорога, спустившись въ лощину, пересѣкаетъ ручей, черезъ который необходимо построить односаженный мостъ.

4. Участокъ Лютунъ—Фандяинза.

На 213-й верстѣ глубокая болотистая лощина съ хорошимъ родникомъ; эта лощина носитъ названіе Мотопуло, что значитъ грибная мѣстность.

На 264-й верстѣ р. Сонингоу съ пересохшимъ дномъ; вода нахо-

дится въ многочисленныхъ озеркахъ, разбросанныхъ по руслу; вокругъ озеръ кочковатыя болота; дорога по долинѣ Сонингоу во время распутицы неудобна на протяженіи 3 верстъ; хотя и можно обойтись безъ гати, но лучше будетъ построить ее примѣрно въ 200 саженъ.

Весь участокъ (81 верста) носитъ безводный характеръ; на пути вода помимо небольшихъ колодцевъ у деревень только въ Мотопуло да въ Сонингоу. Можно думать, что въ лощинахъ болѣе густая зелень указываетъ на присутствіе воды. Необходимо рыть колодцы.

5. Участокъ Фандяинза—Хальтоги, длиной 52 версты.

Небольшія озера на 294-й и 301-й верстахъ.

На 308-й верстѣ дорога выходитъ въ долину рѣки Хуюра и идетъ 6 верстъ до брода черезъ рѣку. Долина суха и только у самаго Хуюра дѣлается неудобной, такъ какъ на протяженіи 1½ версты проходитъ по болотистому лугу. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ необходимо наложить хворостъ, въ которомъ недостатка нѣтъ, такъ какъ берега Хуюра покрыты кустарникомъ. Ширина Хуюра 6 — 7 саженъ; рѣка извилиста, много затоновъ, дно песчаное, скорость теченія 2 фута; надольные берега обрывисты и достигаютъ до 1½ сажени высоты. Глубина свыше 2½ аршинъ. Бродъ очень хорошій, глубина по колѣно лошади. Другой такой же бродъ у самой деревни Хальтоги.

Родникъ въ мѣстности Букильпэ высохъ.

6. Участокъ Хальтоги—Сологоръ заключается между р. Хуюромъ и Немэромъ, изобилуетъ водой, благодаря многочисленнымъ озерамъ, изъ которыхъ болѣе важныя: озеро Ортусугуре (342 версты), Аринза (352 версты), Чадый (368 верстъ).

На всемъ протяженіи этого участка дорога пересѣкаетъ цѣлый рядъ болотистыхъ лощинъ, въ которыхъ необходимо построить гати различной величины, а именно:

на	362-й	верстѣ	протяженіемъ	200 саж.
„	362-й	„	„	30 „
„	363-й	„	„	15 „
„	369-й	„	„	20 „
„	390-й	„	около д. Сологора . .	20 „

Недостатка въ матеріалахъ не встрѣтится; на 394-й верстѣ дорога подходитъ къ рѣкѣ Немэру; переправа въ бродъ.

Ширина рѣки 30, теченіе 3, дно песчаное, глубина брода 1½—2 фута.

Въ общемъ воды по главной дорогѣ Лютунъ — Дедуръ мало на протяженіи свыше 150 верстъ и по дорогѣ Лютунъ—Хотятунь около 200 верстъ.

7. Участокъ Сологоръ — Хотятунь дорога идетъ по долинѣ р. Немэръ. На 404-й верстѣ дорога пересѣкаетъ ручей, черезъ который необходимо построить мостъ въ 1 сажень.

На участкѣ Сологоръ — Янгефанъ дорога болотиста, благодаря этому, необходимо устройство цѣлаго ряда гатей.

На 407 верстѣ длиной . . . 50 саж.
„ 410 „ „ . . . 100 „
„ 412 „ „ . . . 25 „

Матеріалъ есть, такъ какъ берегъ рѣки Немэра покрытъ кустарникомъ.

8. Участокъ Хотятунь—Мергенъ.

На 454-й верстѣ болотистая лощина, въ которой необходимо построить гать длиной въ 50 саженъ.

На 456-й верстѣ, дорога, спустившись въ лощину, пересѣкаетъ ручей Наядо, черезъ который необходимо построить мостъ длиной въ 1 сажень, а по лощинѣ устроить гать длиной въ 100 саженъ.

На 480-й верстѣ дорога пересѣкаетъ рѣку Лаульхэ, которая протекаетъ по болотистой лощинѣ; движеніе въ сухую погоду и то очень затруднительно (мѣстами по брюхо лошади), поэтому этотъ участокъ требуетъ серьезной работы прежде по осушкѣ, а потомъ по постройкѣ гати въ 250 и моста въ 2 сажени.

1. На участкѣ Харбинъ до Мындядянъ лѣсовъ нѣтъ; встрѣчаются кусты по берегамъ рѣкъ въ нѣкоторыхъ лощинахъ, да небольшія группы деревьевъ разбросаны изрѣдка по сторонамъ дороги; многія селенія окружены деревьями.

2. На участкѣ Мындядянъ — Хальтоги лѣсовъ и кустарниковъ совсѣмъ нѣтъ, около Тоутуна впервые на нагорномъ берегу Тункена группы деревьевъ; отдѣльныя деревья встрѣчаются чрезвычайно рѣдко; по рѣкѣ Хуюръ растетъ невысокій кустарникъ и деревня Хальтоги окружена деревьями.

3. На участкѣ Хальтоги—Дедуръ—Хотятунь—Лаульхэ: а) Хальтоги—Дедуръ мѣстами встрѣчается смѣшанный лѣсъ. б) Участокъ Дедуръ — Хотятунь—по рѣкѣ Немэру растетъ невысокій кустарникъ. в) Участокъ Хотятунь—Лаульхэ—хребетъ Шауте-Дава и Наяндо-Дава сплошь покрытъ смѣшаннымъ лѣсомъ.

4. На участкѣ Лаульхэ—Мергенъ.

Встрѣчаются кусты въ нѣкоторыхъ лощинахъ да небольшія группы деревьевъ, окружающія деревни.

Отъ Харбина до Мындядяна поля съ обѣихъ сторонъ распаханы и засѣяны; почва хорошая, но требуетъ къ сѣверу отъ Шуанмяуза удобренія.

Отъ Мындядяна до Лютуна мѣстность тоже распаханная и засѣянная, но встрѣчаются полосы необработанной земли.

Долина рѣки Тункена занята лугомъ съ сочной травой.

Отъ Лютуна до Дедура мѣстность пустынная, нераспаханная цѣлое море травы. Небольшія пахоти только у селеній. Отъ Дедура

до Хотятуня мѣстность распахана небольшими полосами, но въ общемъ не обработана.

Отъ Хотятуня до Мергена дорога проходитъ по пустынной мѣстности, пахоти только въ ближайшемъ сосѣдствѣ съ поселками.

Въ общемъ до Мындядяна—недостатка въ мѣстныхъ средствахъ и топливѣ не будетъ; по мѣрѣ приближенія къ Мотопуло — Лютуну, мѣстныхъ средствъ становится гораздо меньше, но они еще будутъ; топливо кизякъ. Отъ Лютуна до Хальтоги войска встрѣтятъ серьезныя затрудненія въ топливѣ и мѣстныхъ средствахъ.

Отъ Хальтоги до Мергена затрудненій въ топливѣ не будетъ; въ мѣстныхъ средствахъ будетъ ощущаться недостатокъ; овса много.

Параллельные пути. Отъ Харбина ближайшій и единственный путь къ Мергену идетъ отъ Хуланчэна на Сяошу — Тачидядянъ — Янгдатунъ—Бордо—Мергенъ; различные участки дороги имѣютъ слѣдующіе параллельные пути:

1. Хуланчэнъ — Шуанмяуза, ему параллельный Хуланчэнъ — Сяошу—Шуанмяуза; путь удобный.

2. Шуанмяуза — Мындядянъ, по бокамъ этого пути рядъ поселковъ, соединенныхъ проселочными дорогами; эти дороги удобны для движенія.

3. Мындядянъ—Лютунъ: на 145-й верстѣ къ дер. Вандяинза подходитъ путь изъ Шуанмяузы; этотъ путь идетъ черезъ деревни Вандяинза — Хійдзиза на Хейсухай — Шуан-хетунъ — Цейдидянъ — Моудидянъ—Шуанмяуза. Дорога удобна. Дорога, указанная на 10-верстной картѣ Шуанмяуза—Сисоэ—Хеймопо—Вандяинза, жителямъ и китайскимъ властямъ г. Шуанмяузы неизвѣстна; на Лютунъ ими была указана только дорога черезъ Мындядянъ.

4. На участкѣ Лютунъ — Фандяинза: а) къ западу — проходитъ дорога на Улаггеноръ, а затѣмъ черезъ Бордо въ Мергенъ; дорога проходитъ по пустынной мѣстности; б) къ востоку Лютунъ—Пейхуачуенза—Мамапауза—Фандяинза; послѣдняя дорога проходитъ по степной, незаселенной мѣстности. На участкѣ Фандяинза—Хальтоги идетъ одинъ параллельный путь—Цундьяинза—Обординъ, онъ выводитъ къ Бордо — Мергену.

5. На участкѣ Хальтоги — Сологоръ параллельный путь Хальтоги—Кунэрльдинъ проходитъ 80 верстъ по совершенно пустынной, нераспаханной мѣстности, дорога въ одну колею, малоѣзжена, хорошая; свойства мѣстности позволяютъ ѣхать по сторонамъ дороги; на 7-й верстѣ дорога подымается на перевалъ, съ крутымъ подъемомъ, на $13^1/_2$ верстѣ дорога спускается въ долину высохшаго ручья, который пересѣкаетъ на 18-й верстѣ, здѣсь необходимъ мостикъ въ 1 саж., на 1-й верстѣ необходимо проложить гать въ 100 саженъ, такъ какъ дорога проходитъ по мокрому топкому лугу; на 17-й верстѣ у дороги съ восточной стороны небольшое озеро; на 22-й верстѣ встрѣчаются двѣ небольшія характерныя канавы, вода течетъ подъ длиннымъ ле-

дянымъ сводомъ (14 мая), который образуетъ какъ бы гротъ; ручьи текутъ въ трещинѣ почвы, вода хорошая. На 51-й верстѣ дорога спускается въ лощину; ручей, изображенный на 10-верстной картѣ, высохъ; на 72-й верстѣ отдѣляется дорога на Хотятунь; дорога же на Кунэрльдинъ, спустившись съ высотъ лѣваго берега р. Немэра, кружно поворачиваетъ къ р. Немэру и подходитъ на 80-й верстѣ къ деревнѣ Кунэрльдину, у этой деревни 2 брода; надольные берега Немэра покрыты деревьями.

Долина болотиста, изрѣзана озерами и протоками.

Ширина Немэра 25 саженъ; глубина до 7 футовъ; дно песчаное; скорость болѣе 3 футовъ; глубина брода: западнаго—по грудь лошади, восточнаго—по брюхо. Правый нагорный берегъ подходитъ къ рѣкѣ.

Въ общемъ, вблизи дороги на первомъ участкѣ (22 версты) вода есть, но нѣтъ топлива; остальной участокъ (58 верстъ) безводенъ; мелкій лѣсъ встрѣчается небольшими группами по склонамъ высотъ.

6. На участкѣ Хотятунь—Мергенъ, параллельный путь Сологоръ—потухшій вулканъ Тумеркэ-Таморнгу. Дорога малоѣзженная; жители перестали ѣздить уже 3 года; по полотну дороги выросли кусты, она идетъ по переваламъ, сперва по безлѣсному скату вулкана Неуку, пересѣкаетъ на 13-й верстѣ крутую лощину, на днѣ которой остатки потока лавы; съ 24-й версты идетъ по лѣсу, на 58-й верстѣ теряется; на 40-й верстѣ необходимо расчистить дорогу, держась направленія на Тумеркэ.

Лѣсъ весьма рѣдкій; препятствій къ оборудованію дороги не встрѣчается. Вода въ изобиліи, ни одного поселка. Отъ Тумеркэ къ Мергену дорога проходитъ по открытой и пустынной мѣстности.

Въ общемъ эта дорога хуже кружной Сологоръ — Хотятунь — Лаульхэ, а потому заброшена, ею пользуются для поѣздовъ за лѣсомъ.

Поперечные пути: 1. Отъ дороги Вандяинза—Хейсухуой—Шаунмяуза отдѣляется дорога на Сыдефанъ — Бейлинзу, кружный путь на Хуланчэнъ.

2. Дорога по правому берегу рѣки Немэръ—Хальтоги—Обординъ соединяетъ параллельные пути, ведущіе къ Мергену.

3. Дорога Тумеркэ—Лаульхэ—Ироха соединяетъ пути, ведущіе къ Мергену, идетъ правымъ берегомъ рѣки Лаульхэ, удобна для движенія.

Харбинъ.

Тадичуанхоу . . .	на	1 3/4	версты	30	дворовъ	3	колодца
Вандяопу	„	4 3/4	„	8	„	1	„
Юзяпау	„	8 3/4	„	—	„	—	„
Двенъ	„	11	„	3	„	3	„
Чжанхотуръ . .	„	17	„	22	„	6	„
Хуланчэнъ	„	27	„	—	„	—	„
Байчитунъ	„	32	„	30	„	9	„

Пайдяопа	на	33	версты	—	дворовъ	—	колодца
Хучитунь	„	34	„	—	„	—	„
Хыдяупо	„	36	„	15	„	2	„
Фандяопа	„	38	„	—	„	—	„
Юшитунь	„	41	„	—	„	—	„
Суяшоръ	„	43	„	—	„	—	„
Юдяопу	„	45	„	—	„	—	„
Люзядянь	„	47	„	12	„	4	„
Еотунь	„	52	„	12	„	4	„
Юдіопу	„	55	„	4	„	3	„
Мадіопа	„	57	„	7	„	6	„
Лиліопу	„	60	„	20	„	3	„
Лянхаупау	„	62	„	12	„	2	„
Цадіопа	„	67	„	1	„	1	„
Лююмадаза	„	71	„	6	„	—	„
Яндичуанкау . . .	„	73	„	7	„	кирп.	зав.
Люціопа	„	77	„	15	„	4	колодца
Шуанмяуза	„	81	„	305	„	98	„
Выйдіопа	„	84	„	15	„	9	„
Еоучи	„	86	„	4	„	2	„
Чжанпиндянъ . . .	„	91	„	—	„	—	„
Дяндидянъ	„	92	„	6	„	—	„
Гудидянъ	„	96	„	9	„	4	„
Годядянъ	„	99	„	7	„	3	„
Сундаденъ	„	101	„	2	„	2	„
Пайтятуръ	„	103	„	7	„	3	„
Ванхолудянъ . . .	„	105	„	3	„	2	„
Пыдаепа	„	108	„	7	„	8	„
Мындядянъ	„	111	„	4	„	3	„
Чжанхуай	„	116	„	2	„	2	„
Чжоудіопа	„	117	„	4	„	3	„
Эрдагоу	„	122	„	1	„	1	„
Эрдагоу	„	123	„	10	„	7	„
Сыдядянъ	„	129	„	20	„	5	„
Цаошаганъ	„	132	„	3	„	1	„
Джандіопу	„	134	„	4	„	3	„
Шоошоганъ	„	136	„	6	„	—	„
Поушутуръ	„	139	„	—	„	—	„
Вандяинза	„	145	„	6	„	—	„
Вандіопу	„	146	„	13	„	1	„
Фудядянъ	„	150	„	20	„	4	„
Мадигоу	„	153	„	4	„	1	„
Джандіопу	„	157	„	1	„	1	„
Тутунъ	„	163	„	15	„	7	„
Эрльтунъ	„	166	„	15	„	3	„

Сантунъ	на 170	верстъ	30	дворовъ	6	колодцевъ
Сытунъ.	„ 178	„	10	„	8	„
Утунъ	„ 183	„	45	„	8	„
Лютунъ.	„ 187	„	270	„	26	„
Мадьянза	„ 194	„	2	„	2	„
Цайдіопа	„ 198	„	3	„	3	„
Шіинганъ.	„ 200	„	1	„	1	„
Сянхунчи-санцза. .	„ 216	„	4	„	1	„
Мотопуло	„ 213	„	2	„	1	„
Фандяинза.	„ 268	„	4	„	2	„
Хальтоги	„ 324	„	2	„	—	„
Чахолэ	„ 332	„	6	„	2	„
Дедуръ.	„ 386	„	40	„	8	„
Туласыръ	„ 390	„	30	„	7	„
Сологоръ	„ 400	„	15	„	4	„
Тамачанъ.	„ 409	„	34	„	7	„
Янгефанъ.	„ 415	„	4	„	—	„
Кунэрльдинъ . . .	„ 427	„	30	„	3	„
Манна	„ 431	„	50	„	12	„
Хотятунь	„ 434	„	60	„	—	„
Лаульхэ.	„ 480	„	30	„	8	„
Таумеринго. . . .	„ 501	„	20	„	3	„
Мяудитунь	„ 508	„	8	„	3	„
Городъ Мергенъ. .	„ 512	„	—	„	—	„

1. На участкѣ Харбинъ—Мындядянъ.

На этомъ участкѣ, селенія часты какъ на самой дорогѣ, такъ и по сторонамъ ея. Край богатый; населеніе маньчжуры и китайцы.

2. На участкѣ Мындядянъ—Лютунъ, по мѣрѣ приближенія къ Лютуну деревни по дорогѣ встрѣчаются все рѣже, но онѣ все же часты; по сторонамъ же дороги, начиная отъ Поушутура поселки отсутствуютъ, встрѣчаются только отдѣльныя фанзы. Населеніе маньчжуры, но много и китайцевъ. Жители сравнительно зажиточны.

3. На участкѣ Лютунъ—Дедуръ деревни отсутствуютъ; встрѣчающіеся поселки ничтожны, 2—3 фанзы составляютъ поселокъ. Жители или китайцы-землевладѣльцы или же дауры-охотники.

4. На участкѣ Дедуръ—Хотятунь дорога по рѣкѣ Немэру сравнительно хорошо заселена, въ сторонѣ отъ дороги поселеній нѣтъ. Деревни большія, населеніе зажиточное.

Жители дауры и солоны. Настроеніе ихъ по отношенію къ намъ изложено въ прилагаемомъ докладѣ.

5. На участкѣ Хотятунь—Лауньхэ—Мергенъ, кромѣ Лауньхэ и деревень вблизи Мергена, поселеній нѣтъ. Мергенское фудутунство насчитываетъ только 40 деревень. Жители дауры, маньчжуры и въ Мергенѣ много китайцевъ.

Въ общемъ замѣчено: китайцы вѣжливы, дауры и солоны подозрительны и недовѣрчивы, маньчжуры—грубоваты.

Обращеніе съ мѣстными жителями не требуетъ суровыхъ мѣръ, наоборотъ, при проявленіи къ нимъ малѣйшей сердечности они исполняютъ всѣ требованія, предъявляемыя къ нимъ, весьма охотно.

Позиціи фронтомъ на югъ:

На корпусъ.

1. У Хуланчэна, на лѣвомъ берегу рѣки Хуланхэ, обстрѣлъ превосходный. Недостатокъ—городъ стѣсняетъ маневрированіе.

2. На 85-й верстѣ—высоты праваго берега Хуланхэ; прекрасный обстрѣлъ; резервъ будетъ укрытъ; недостатокъ: въ тылу топкій ручей, необходимо устроить переходы, что не составитъ затрудненій.

3. На 120-й верстѣ позиція протяженіемъ нѣсколько болѣе 4-хъ верстъ, съ хорошимъ обстрѣломъ; но фланги открыты, опорныхъ пунктовъ нѣтъ; закрытій тоже нѣтъ.

4. На правомъ нагорномъ берегу Сопингоу, отличный обстрѣлъ долины и ската противоположнаго берега. Наступленіе противника затруднится топкими берегами озеръ, разбросанныхъ по долинѣ рѣки Сопингоу.

5. На высотахъ праваго берега Хуюра; отличный обстрѣлъ.

6. У деревни Лаульхэ.

Б. Аріергардныя позиціи.

1. У песчаныхъ бугровъ (на 2 верстѣ) вблизи деревни Манцигоу; обстрѣлъ затонскаго дефиле.

2. На 32-й верстѣ у деревни Байчитунъ—на бригаду пѣхоты.

3. Гора Туанчшань (41 верста) можетъ служить позиціей при движеніи на Суюшу и къ рѣкѣ Нихэ. Горная и конная артиллерія поставленная на обширную вершину горы, могутъ нанести противнику значительный уронъ. Своевременный переходъ на одну изъ дорогъ не составляетъ особеннаго затрудненія.

Гора имѣетъ протяженіе по фронту свыше ³/₄ версты; внутри заключаетъ обширную площадь; лощины, прорѣзывающія ее, укроютъ зарядные ящики. Въ сѣверной части имѣется какъ бы редутъ—старые валы крѣпостцы.

Гора сыграла бы видную роль, если бы разработать дороги на сѣверной сторонѣ ея и устроить переправы черезъ дугу рѣки Хуланхэ.

4. На 200-й верстѣ у поселка Шіинганъ.

5. На 187-й верстѣ у Лютуна для полка.

6. На 248-й верстѣ.

7. На 288-й верстѣ.

8. По большинству переваловъ горъ.

9. На 405 верстѣ.

10. На большинствѣ переваловъ дороги Хотятунь—Мергенъ.

Биваки.

1. На участкѣ Харбинъ—Мыдяндянъ (111 верстъ) недостатка въ

хорошихъ бивачныхъ мѣстахъ не будетъ, лучшія мѣста: а) у Хуланчэна возлѣ рѣки Хуланхэ; б) возлѣ рѣки Нихэ; в) на правомъ берегу рѣки Хуланхэ (на 80-й верстѣ); г) на 91-й верстѣ у ручья.

2. На участкѣ Мындядянъ (111 верстъ), Лютунъ (187 верстъ), въ виду небольшого количества колодцевъ въ деревняхъ, слѣдуетъ располагаться разсредоточенно по деревнямъ, при чемъ кавалерію и обозы слѣдуетъ располагать въ долинѣ Тункена у рѣки (7 верстъ отъ дороги).

3. На участкѣ Лютунъ (187 верстъ), Хальтоги (324 версты) только въ Мотопуло, Фандяинзѣ и Хальтоги, такъ какъ только въ этихъ пунктахъ вода имѣется въ изобиліи и можно достать немного топлива.

4. На участкѣ Хальтоги—Дедуръ у озеръ: Орту, Сугуре, Аринза, Чадви, а также у Дедура.

5. На участкѣ Дедуръ—Хотятунь, биваки у деревни Сологоръ, Янгефанъ, Кунэрльдинъ, Манна, Хотятунь.

6. На участкѣ Хотятунь (434 версты), Мергенъ (512 верстъ) войска могутъ стать бивакомъ: а) на 454 верстѣ у рѣки Наяндо, б) у Лаульхэ (480 верстъ), у Таумеринго (501 верста) и у Мергена (512 верстъ).

Обрекогносцированная дорога составляетъ прямой путь Харбинъ—Мергенъ, ея ширина и окружающая мѣстность позволяютъ въ случаѣ необходимости сократить глубину колонны двигающихся войскъ; дорога по свойству грунта очень удобна для движенія, исключая участка Харбинъ—Шуанмяуза (81 верста).

Мѣстность, которую прорѣзываетъ дорога, имѣетъ общее повышеніе съ юга на сѣверъ, она проходитъ до Лютуна по переваламъ невысокихъ горъ Верхуаншань, Наяльвольшань, крутыхъ подъемовъ и спусковъ не имѣетъ.

Эта мѣстность до Лютуна заселена и распахана, отъ Лютуна же до Хальтоги носитъ (137 верстъ) пустынный характеръ, здѣсь она не заселена, а потому и не разработана и совершенно безлѣсна; отъ Хальтоги къ Мергену мѣстность, оставаясь невоздѣланной, дѣлается болѣе обильна водой и во многихъ мѣстахъ покрыта лѣсными участками. Въ общемъ корпусъ встрѣтитъ сильный недостатокъ въ водѣ, топливѣ, мѣстныхъ средствахъ на участкѣ Поушутуръ—Хальтоги въ 180 верстахъ, а по прямой дорогѣ Лютунъ—Хальтоги—Кунэрльдинъ и на участкѣ въ 200 верстъ.

Для движенія по этой дорогѣ корпуса необходимо на участкѣ Поушутуръ—Мергенъ заготовить заблаговременно запасы продовольствія и фуража, а также на почти безводномъ участкѣ вырыть колодцы.

Заготовка запасовъ до деревни Фандяинза можетъ производиться изъ Хуланчэнскаго и Бейтулинскаго раіоновъ, а отъ Фандяинзы до Мергена запасы можно купить осенью и зимой въ Мергенскомъ фундутунствѣ и въ поселкахъ по рѣкѣ Немэру.

МАРШРУТЪ № 32.

Грунтовые пути вдоль полотна желѣзной дороги Харбинъ—Цицикаръ: отъ ст. Харбинъ до ст. Дуйчинсанъ. Вдоль восточной стороны желѣзной дороги.

Отъ ст. Харбинъ черезъ деревню Фудядянъ къ переправѣ на р. Сунгари; отъ этой послѣдней деревни ведетъ грунтовая дорога. Ширина дороги 3°, въ уровень съ горизонтомъ; почва лесъ, послѣ дождей крайне вязкая и весьма затруднительна для движенія конницы, артиллеріи и обозовъ.

Переправа черезъ рѣку Сунгари. Правый берегъ рѣки, ниже желѣзнодорожнаго моста, на протяженіи двухъ верстъ, низменный, песчаный; далѣе, противъ острововъ, обрывистый; въ случаѣ переправы здѣсь войскъ потребуется устройство спусковъ.

Между дд. Мадяцангоу и Фудядянъ существуетъ переправа на баржахъ-паромахъ (на веслахъ), подъемная сила коихъ (каждой) на 20 лошадей или на двѣ арбы.

Отъ дер. Мадяцангоу (переправа на р. Сунгари) къ ст. Дуйчинсанъ ведутъ грунтовыя дороги:

а) *непосредственно у полотна желѣзной дороги:* ширина 2°, почва въ участкѣ Затонъ, переѣздъ у деревни Санкашу (Кандяопа) на 867 верстѣ, лесъ, болотистаго свойства, почему движеніе для артиллеріи и обозовъ возможно лишь при условіи исправленія дороги посредствомъ фашинъ. Въ участкѣ отъ переѣзда на 867 вер. до станціи Дуйчинсанъ ширина дороги та же, почва—суглинокъ; въ дождливое время крайне затруднительна для движенія артиллеріи и обозовъ.

б) *Грунтовая дорога дер. Мадяцангоу — д. Мяотайдзы — д. Чендяопа—ханшинный заводъ Силунченъ—д. Людяопа—д. Ченза—д. Вандяопа—д. Кудяопа — ст. Дуйчинсанъ.* Эта дорога служитъ китайцамъ гужевымъ трактомъ при движеніи отъ Харбина на западъ. Ширина дороги 4 — 5°. Въ участкѣ до дер. Мяотайза почва болотистый лесъ, почему требуется усовершенствованіе дороги для движенія артиллеріи и обозовъ; послѣ дождей движеніе здѣсь для названныхъ родовъ оружія невозможно. Къ сѣверу отъ форта № 18 болото, шириною около 30°, трудно проходимое для конницы, артиллеріи и обозовъ; затѣмъ, пройдя 50°, такое же болото, шириной около 300°. Для устройства надлежащихъ путей черезъ эти болота потребуется около 60 кубическихъ саженъ хвороста. На остальномъ протяженіи дорога пролегаетъ по суглинистой почвѣ и въ сухое время доступна для движенія всѣхъ 3-хъ родовъ оружія и обозовъ, послѣ же дождей весьма затруднительна для движенія означенныхъ родовъ оружія.

в) *Грунтовая дорога дер. Мадяцангоу—д. Вафанза—д. Люхдяопа—д. Аршиганза—д. Чудяопа—д. Чаньдіопа—д. Худяопа—д. Санхаденъ—д. Уизгоо — д. Вандяпа — д. Чандяопа — Вандяопа — ст. Дуйчинсанъ.* Ширина дороги 4—5°, почва суглинокъ; у западной окраины дер. Шатоузы болото, шириной около 10°; необходимо устройство моста шириной около 7°, безъ него здѣсь можетъ пройти (по кочкамъ) только пѣхота; такое же болото имѣется у восточной окраины дер. *Чансинъ*, здѣсь также необходимо устройство моста длиною до 6 саженъ. На остальномъ протяженіи дорога доступна движенію всѣхъ трехъ родовъ оружія и обозовъ, только въ сухое время; послѣ дождей, какъ на всѣхъ дорогахъ Маньчжуріи, затруднительна.

Пути вдоль западной стороны полотна желѣзной дороги.

Къ переправѣ черезъ рѣку Сунгари отъ станціи Харбинъ ведутъ дороги: а) непосредственно у полотна желѣзной дороги грунтовая дорога, шириной около 2°, почва лесъ, допускаетъ движеніе отрядовъ трехъ родовъ оружія и обозовъ въ сухое время, въ дождливое время до крайности затруднительна и б) параллельныя желѣзной дорогѣ улицы пристани: Водопроводная (ширина 3, 4—5° отчасти вымощенная булыжникомъ), Новогородняя (ширина 4°, въ настоящее время замащивается булыжникомъ) и Китайская улица (ширина 4°, мощеная). Означенныя дороги ведутъ къ переправѣ черезъ рѣку Сунгари, берега которой выше желѣзнодорожнаго моста обладаютъ свойствами: правый берегъ обрывистый и для переправы войскъ требуетъ устройства спусковъ; у самаго моста берегъ пологій, гдѣ и устроена пароходная пристань; лѣвый берегъ, вплоть до протока рѣки, пологъ, представляетъ изъ себя мокрый лугъ и доступенъ для движенія войскъ лишь по дорогамъ. Таковыми дорогами являются:

1) проселокъ отъ форта № 23 къ кирпичному заводу и 2) отъ сѣверной головы желѣзнодорожнаго моста устраивается военная дорога, ведущая къ форту № 21.

Постоянной переправой черезъ рѣку Сунгари и рукавъ ея служатъ желѣзнодорожные мосты, приспособленные для движенія войскъ и войсковыхъ тяжестей.

Средствами къ переправѣ кромѣ того могутъ послужить какъ пароходы Китайской-Восточной желѣзной дороги съ баржами, такъ и частные пароходы.

Непосредственно у полотна желѣзной дороги съ юго-западной стороны ея, грунтовой дороги отъ р. Сунгари на западъ не имѣется; ближайшимъ грунтовымъ путемъ является дорога: д. Чендяопа—д. Лидяопа—д. Санкашу—д. Лоудяопа—д. Ходіопа—д. Ходяопа—д. Тапинганза—д. Сидяза—ст. Дуйчинсанъ.

Въ участкѣ дер. Чендяопа—д. Лидяопа ширина дороги 4°; почва

болотистая, въ сухое время артиллерія и обозы могутъ двигаться съ большимъ трудомъ; отъ деревни Лидяопа до дер. Санкашу проложена военная дорога, шириной 4°, съ канавами по сторонамъ. Повидимому ее предполагаютъ продолжить до берега протока р. Сунгари.

На остальномъ своемъ протяженіи дорога имѣетъ ширину 3—4°, пролегаетъ по суглинистой почвѣ и въ сухое время доступна движенію всѣхъ родовъ оружія и обозовъ, въ дождливое время весьма затруднительна, какъ и всѣ Манчьжурскія дороги.

Подъемовъ и спусковъ на всѣхъ путяхъ, затрудняющихъ движеніе войскъ, не замѣчено.

Характеръ мѣстности по сторонамъ путей допускаетъ безпрепятственное движеніе войсковыхъ колоннъ лишь въ участкахъ дорогъ, пролегающихъ западнѣе линіи деревень Ваньдіатунь—Санкашу—Куандяопа—Чендяопа—Аршилиганза—Вандіопа.

Участки же путей, лежащіе восточнѣе названной линіи, пролегая по болотистой мѣстности, не допускаютъ безпрепятственнаго движенія по сторонамъ артиллеріи и обозовъ.

Бивачныя мѣста найдутся у каждой деревни на путяхъ, пролегающихъ западнѣе помянутой выше линіи деревень. Величина отряда, который можетъ воспользоваться бивачными мѣстами, не можетъ быть особенно большая, такъ какъ число колодцевъ въ деревняхъ обыкновенно бываетъ отъ 3 до 5.

Позиціи для отрядовъ, силою до дивизіи пѣхоты съ соотвѣтствующимъ количествомъ артиллеріи и конницы, не замѣчены.

Отъ ст. Дуйчинсанъ до ст. Сунъ грунтовая дорога пролегаетъ по совершенно ровной степи. Движеніе войскъ съ обозами по обѣ стороны желѣзной дороги въ сухое время можетъ быть производимо безпрепятственно широкимъ фронтомъ; послѣ дождя почва, суглинистая съ примѣсью солончака, становится вязкой, но однако не на значительную глубину, и движеніе означенныхъ войскъ хотя и затруднительно, но возможно.

Бивачныя мѣста на незначительныя силы, не болѣе баталіона, можно найти у полуказармъ пограничной стражи, гдѣ имѣются колодцы, и на станціи желѣзной дороги, на коихъ имѣется избытокъ водоснабженія (на ст. Дуйчинсанъ избытокъ воды въ сутки около 30 кубическихъ саженъ, на ст. Маньгоу воды нѣтъ, на ст. Сунъ воды едва хватаетъ на паровозы).

Позиція для отряда силою до 2-хъ корпусовъ, фронтомъ на востокъ, имѣется верстахъ въ 3-хъ западнѣе ст. Дуйчинсанъ. Она пересѣкаетъ желѣзную дорогу по перпендикуляру и протяженіе имѣетъ до 6-ти верстъ.

Отъ ст. Сунъ до ст. Сарту грунтовая дорога проходитъ съ сѣверо-восточной стороны желѣзной дороги по ровной степи. Ширина дороги произвольная, можно двигаться по обѣ стороны желѣзной дороги весьма широкимъ фронтомъ. Почва суглинокъ съ примѣсью

солончака; въ сухое время доступна для движенія всѣхъ родовъ оружія и обозовъ; послѣ дождей почва сильно загрязняется и движеніе становится труднымъ, особенно для артиллеріи и обозовъ; въ лощинахъ же между станціей Сарту и разъѣздомъ № 53, на протяженіи двухъ верстъ, затѣмъ по сторонамъ разъѣзда № 56 (вдоль линіи желѣзной дороги на протяженіи 4 верстъ), а также на ст. Сунъ—весьма затруднительно безъ устройства искусственныхъ приспособленій. По сторонамъ дороги на 30 — 50 вер. совершенно нѣтъ источниковъ воды; вмѣстимость существующихъ колодцевъ на разъѣздахъ и путевыхъ заставахъ не болѣе 1,500 ведеръ въ сутки *).

Между ст. Сарту и Ламадяндзы грунтовая дорога пролегаетъ у сѣверо-восточной стороны полотна желѣзной дороги; миновавъ же послѣднюю названную станцію, она переходитъ на противоположную сторону полотна до ст. Сяохоцзы. Ширина дороги произвольная, и, такъ какъ она пролегаетъ по ровной степной мѣстности, движеніе по сторонамъ возможно весьма широкимъ фронтомъ. Въ сухое время твердый солончаковый суглинокъ допускаетъ удобное движеніе всѣхъ родовъ оружія и обозовъ; послѣ дождей представляетъ липкую, тяжелую для движенія грязь, хотя и быстро просыхающую.

Недостатокъ источниковъ воды отличаетъ и этотъ участокъ пути: колодцы имѣются только на разъѣздахъ и путевыхъ полуказармахъ и содовыхъ заводахъ.

Ст. Ламадяндзы и Сяохоцзы имѣютъ избытокъ воды каждая въ сутки около 30 кубич. саж.

Позицій для значительныхъ силъ фронтомъ на западъ и на востокъ не замѣчено.

Между ст. Сяохоцзы и Яньтуньтунь грунтовая дорога тянется вдоль западной стороны полотна желѣзной дороги и по мѣстности совершенно равниннаго характера. Ширина дороги произвольная; грунтъ—твердый солончаковый суглинокъ, тамъ, гдѣ обозначены на кроки камыши, грунтъ нѣсколько илистый, при чемъ послѣ сильныхъ дождей копыта лошадей вязнутъ, но не на большую глубину, почему это обстоятельство не служитъ препятствіемъ для движенія не только кавалеріи, но даже артиллеріи и обозовъ. Источники воды — только колодцы на разъѣздахъ и путевыхъ заставахъ, у которыхъ могутъ найти бивакъ небольшіе отряды. На ст. Яньтуньтунь избытокъ воды измѣряется въ 30 куб. саженъ въ сутки.

Позиціи намѣчены: 1) фронтомъ на востокъ на холмахъ отъ деревни Талей (пр. флангъ), далѣе на сѣверъ на протяженіи 6 верстъ, силою до двухъ корпусовъ, и 2) фронтомъ на востокъ на холмахъ, что лежатъ къ югу отъ ст. Яньтуньтунь, протяженіемъ 6 верстъ, силою до двухъ корпусовъ.

---

*) Водоемныя зданія ст. Аньда могутъ дать остатокъ воды въ сутки около 25 кубическихъ саженъ, ст. Сарту не имѣетъ вовсе воды.

Между ст. Яньтуньтунь и Цицикаръ грунтовая дорога пролегаетъ по юго-западной сторонѣ полотна желѣзной дороги. Ширина дороги 4°, почва: отъ ст. Яньтуньтунь до 150 версты—супесокъ; далѣе до заставы „Грозная“ — солончаковый; до разъѣзда № 46 — суглинокъ; далѣе до ст. „Цицикаръ“—супесокъ. Въ сухое время движеніе какъ по дорогѣ, такъ и по сторонамъ, вполнѣ возможно для всѣхъ родовъ оружія и обозовъ, и весьма широкимъ фронтомъ; послѣ дождя копыта лошадей вязнутъ въ грязи на четверть аршина, что заставляетъ предположить затруднительность движенія конницы, артиллеріи и обозовъ.

Однако мѣстные жители заявляли противоположное.

Позицій не замѣчено.

Заключеніе. Если, въ общемъ, равнинный характеръ мѣстности и качества почвы, по которой пролегаютъ грунтовые пути вдоль полотна желѣзной дороги въ участкѣ Харбинъ — Цицикаръ, въ сухое время допускаютъ вполнѣ удобное движеніе большихъ массъ войскъ всѣхъ родовъ оружія съ обозами по таковымъ путямъ (исключая участка къ западу отъ рѣки Сунгари до линіи желѣзной дороги Вандіатунь, Санкашу, Кандяопа, Чендяопа, Аршилиганза, Ландяопа, гдѣ требуется исправленія пути, указанныя выше), если послѣ дождя таковое движеніе возможно, но затруднительно для конницы, артиллеріи и обозовъ, то ограниченное число источниковъ питьевой воды на этихъ путяхъ, измѣряемое остаткомъ воды въ водоемныхъ зданіяхъ станціи въ 25 — 30 куб. саженъ, при чемъ перегоны между станціями Дуйчинсанъ и Аньда, протяженіемъ въ 90 верстъ, не считая весьма немногихъ колодцевъ на путевыхъ заставахъ, также перегонъ между станціями Аньда и Ламадяндзы въ 60 верстахъ, совершенно безводные, дѣлаютъ передвиженіе вдоль полотна желѣзной дороги даже такого сравнительно незначительнаго отряда, какъ дивизія пѣхоты, весьма затруднительнымъ и для безпрепятственнаго движенія отряда таковой силы потребуется заранѣе подача воды въ вагонахъ-цистернахъ со станціи Харбинъ или вырытіе необходимаго числа колодцевъ на путевыхъ казармахъ и разъѣздахъ безводныхъ перегоновъ.

Только перегонъ Харбинъ—Дуйчинсанъ пролегаетъ по сравнительно густо-заселенной мѣстности Хуланчэнскаго фудутунства, все остальное пространство представляетъ изъ себя совершенно пустынную степь, единственными населенными пунктами которой, но и то въ значительномъ удаленіи отъ линіи желѣзной дороги, являются немногіе содовые заводы съ немногочисленными китайскими рабочими.

Свѣдѣнія о состояніи водоснабженія на станціяхъ Китайской-Восточной желѣзной дороги отъ станціи Дуйчинсанъ до станціи Цицикаръ.

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Дѣйствительн. длина перегона.	Среднее колич. воды, считая 2 соѣдн. станц. недѣйств. и расх. на вирт. вер. 4 к. ф. гор. 5 к. ф.	Продуктивность источниковъ въ куб. саж.	Остатокъ воды въ куб. саж.
1	Цицикаръ	20,89	40	—	0
2	Яньтуньтунь	30,00	14	Мах. отъ	26—36
3	Сяохоцзы	24,61	18	40 до 50	22—32
4	Ламадяндзы	29,54	17	куб. саж.	23—33
5	Сарту	20,11	Безъ	водоснаб	женія
6	Аньда	30,01	25	—	25
7	Сунъ	29,89	24	—	6
8	Маньгоу	29,95	Врем. водо	снабженія	не открыт.
9	Дуйчинсанъ	29,95	11,8	—	28
10	Харбинъ	28,84	—	—	—

Примѣчаніе. Подсчетъ потребнаго количества воды для 10 паръ поѣздовъ въ сутки.

1 куб. саж. равняется 776 ведрамъ.

МАРШРУТЪ № 33.

Описаніе пути отъ г. Хайлара до г. Калгана *).

Устройство поверхности. Пройденное пространство составляетъ восточную часть монгольскаго плоскогорія, находящуюся на абсолютной высотѣ около 3000 фут. Горы Большого Хингана и Инъ-шан'я, ограничивая это пространство съ востока и юго-востока, круто обрываются къ сторонѣ маньчжурскихъ равнинъ и китайской низменности и, поднимаясь сравнительно невысоко надъ плоскогоріемъ, спускаются къ нему пологими скатами. Вслѣдствіе этого поверхность плоскогорія, представляя изъ себя всхолмленную степь, легко можетъ быть принята за равнину съ легкимъ паденіемъ съ юга на сѣверъ, мѣстами пересѣченную невысокими горными отрогами. Только въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ дорога приближается къ краю плоскогорія (около монгольскихъ монастырей Уланъ-халга и Вангинъ-сумэ), на горизонтѣ появляются высокіе гребни Большого Хингана.

Почва плоскогорія глинисто-черноземная и мѣстами песчаная. Наиболѣе значительныя песчаныя пространства находятся: сѣвернѣе рѣчки Шилiинъ-голъ, шириною до 6 верстъ, называемыя Хонгоръ-Элысу, и между озеромъ Далай-норъ и городомъ Ламо-мяо (Долон-норъ)—шириною до 120 верстъ, носящія названіе Гучинъ-гурбу и составляющія восточную часть пустыни Гоби. Характеръ этихъ песковъ всюду однообразенъ: гряды невысокихъ песчаныхъ холмовъ, покрытыхъ тонкимъ глинисто-черноземнымъ слоемъ, поросшимъ рѣдкой и короткой травой, мелкимъ и частымъ кустарникомъ и отдѣльными деревьями какъ лиственныхъ, такъ и хвойныхъ породъ; иногда встрѣчаются небольшія березовыя рощи (наиболѣе значительныхъ размѣровъ—роща около колодцевъ Гунчуку-кундукъ). Въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ разрушенъ тонкій растительный слой, обнаруживаются далеко видимые свѣтло-желтые вершины и скаты песчаныхъ холмовъ.

Холмы тянутся въ направленіи господствующихъ вѣтровъ, дующихъ со стороны центральныхъ пустынь плоскогорія, и образуютъ небольшія, до версты въ діаметрѣ, котловины, дно которыхъ большею частью лишено песка. Послѣднее обстоятельство указываетъ на то, что пески находятся все время въ поступательномъ движеніи съ запада на востокъ, захватывая все новыя и новыя пространства, что и подтверждается мѣстными монголами.

Къ югу отъ Далай-нора песчаные холмы достигаютъ иногда размѣровъ большихъ горъ съ крутыми и обрывистыми скатами, діаметръ котловинъ увеличивается до 5 верстъ.

---

*) Развѣдка въ теченіе лѣта и осени 1906 г. капитана 8 Восточно-Сибирскаго стрѣлковаго полка Виноградова.

Воды. Неравномѣрное распредѣленіе и мѣстами недостаточное количество воды являются главнѣйшимъ препятствіемъ для движенія войскъ по плоскогорію. Вслѣдствіе слабой покатости и сравнительно малой поверхности западныхъ отроговъ Хингана, текучія воды не достигаютъ значительныхъ размѣровъ, имѣютъ медленное теченіе и многія изъ нихъ въ сильныя жары пересыхаютъ не только въ верховьяхъ, но и на всемъ протяженіи. Таковы рѣчки Ацерганъ-голъ, Джабгилъ, Хара-усу *) и другія, положеніе которыхъ можно опредѣлить лишь по промоинамъ, образовавшимся во время половодья.

Всѣ рѣки, проходимы въ бродъ на всемъ протяженіи и могутъ явиться препятствіемъ для движенія только послѣ продолжительныхъ и обильныхъ дождей, когда затопленные берега становятся настолько вязкими, что колеса повозокъ, увязнувъ до ступицъ, перестаютъ вращаться. Въ такомъ положеніи находилась экспедиція, подойдя къ ничтожной по своимъ размѣрамъ рѣчкѣ Сыйдзыхе послѣ проливного дождя, прошедшаго наканунѣ. Только на другой день съ большимъ трудомъ удалось пройти эту рѣчку и болотистую долину, въ которой она течетъ.

Рѣка Халха, несмотря на свои значительные размѣры въ ширину и глубину, проходима въ бродъ во многихъ мѣстахъ.

Мѣстонахожденіе ручьевъ и ключей можетъ быть опредѣлено при внимательномъ осмотрѣ мѣстности. Всѣ они находятся или въ глубокихъ оврагахъ или у подошвы высокихъ холмовъ и горъ, отмѣченныхъ большею частью обонами **). Мѣста эти, являясь иногда вмѣстилищемъ огромнаго количества почвенной воды, пріобрѣтаютъ особую важность для войскъ: здѣсь заблаговременно могутъ быть расчищены ручьи и устроены колодцы. Всѣ проточныя воды хорошаго качества. Исключеніе составляютъ: Могойтунъ-голъ, Баянъ-булакъ и Шиваръ-голъ, вода которыхъ загрязнена отъ близкаго сосѣдства многочисленныхъ монгольскихъ кочевьевъ, но вода и этихъ рѣкъ вполнѣ годна для питья

Образовавшіеся отъ скопленія почвенныхъ водъ озера и пруды встрѣчаются довольно часто. Въ зависимости отъ почвы вода въ нихъ бываетъ то прѣсная, то солоноватая, то горько-соленая. Къ концу лѣта количество воды въ озерахъ сильно уменьшается, а иногда и все озеро пересыхаетъ, при чемъ высохшія мѣста покрываются бѣловатымъ налетомъ кристаллизовавшихся солей. Прѣсная вода въ этихъ озерахъ, насыщенная щелокомъ, пріобрѣтаетъ непріятный вкусъ, горько-соленая же совершенно не годна даже для водопоя скота.

---

*) См. 40-верстную карту, изданную Главнымъ Штабомъ.

**) Мѣста монгольскихъ моленій, находящіяся почти всегда на вершинахъ наиболѣе высокихъ и замѣтныхъ холмовъ или горъ. Молящіеся приносятъ съ собой камни, хворостъ, иногда пики и послѣ богослуженія изъ всего этого устраивается жертвенникъ въ видѣ кучи камней съ воткнутыми въ нее хворостомъ, палками или пиками, перевитыми разноцвѣтными тряпками.

Въ виду недостатка воды на караванныхъ дорогахъ и около населенныхъ мѣстъ вырыты многочисленные колодцы. Большинство придорожныхъ монгольскихъ колодцевъ устроено съ присущей монголамъ небрежностью: ямы роются лишь до появленія воды, въ рѣдкихъ случаяхъ принимаютъ мѣры къ укрѣпленію боковъ и устройству необходимаго для водопоя корыта.

Вслѣдствіе близости почвенныхъ водъ отъ земной поверхности и незащищенности отверстія колодца отъ загрязненія, вода въ нихъ иногда пріобрѣтаетъ черноватый цвѣтъ, отвратительный вкусъ и запахъ навоза. Даже скотъ пьетъ эту воду съ явнымъ отвращеніемъ, но монголы относятся совершенно равнодушно къ качеству воды. Между тѣмъ при большемъ углубленіи и укрѣпленіи боковъ изъ этихъ же колодцевъ можно получить вполнѣ хорошую воду и въ значительно большемъ количествѣ. Колодцы около юртъ, монастырей и городовъ оборудованы несравненно лучше. Почти всѣ они имѣютъ сплетенныя изъ мелкаго хвороста ведра для черпанія воды и корыта. Бока обложены деревянными рамами, фашинникомъ или камнями. Особенно тщательно устроены колодцы при монастыряхъ. Около каждаго монастыря всегда имѣется одинъ или нѣсколько глубокихъ облицованныхъ камнемъ колодцевъ нерѣдко съ огромнымъ количествомъ хорошей воды. Таковы, напримѣръ, два колодца около Уланъ-халги, достаточные для снабженія водой полка пѣхоты. Китайцы устраиваютъ свои колодцы съ большей тщательностью, чѣмъ монголы: всѣ они глубоки, богаты хорошей водой и снабжены ведрами и корытами. Около каждаго населеннаго пункта всегда имѣется одинъ или нѣсколько колодцевъ.

Болотистыя пространства встрѣчаются рѣдко; болота не глубоки и препятствуютъ движенію только послѣ сильныхъ и продолжительныхъ дождей. Въ концѣ лѣта они совершенно пересыхаютъ. Вода въ болотахъ желтаго цвѣта, но для питья годна.

Выпавшій снѣгъ также можетъ служить для полученія воды, какъ это и дѣлается монголами.

Растительность. Все пройденное пространство покрыто травой, служащей единственнымъ кормомъ въ теченіе цѣлаго года для многочисленныхъ монгольскихъ стадъ и табуновъ. Трава невысока и рѣдко достигаетъ вышины больше фута, но питательна и охотно поѣдается скотомъ. Достаточно было остановиться въ степи на 3—4 дня, чтобы наши уставшія и истощенныя лошади приняли прежній видъ, между тѣмъ какъ эти же лошади, поставленныя въ конюшню, съѣдая ежедневно 10 фунтовъ овса и не менѣе $^1/_2$ пуда сѣна, въ теченіе 10—20 дней совершенно не поправлялись. Несомнѣнно, что здѣсь не послѣднюю роль играли воздухъ, свѣтъ и возможность движенія по пастбищу, но все это можетъ лишь облегчить возстановленіе силъ, главнымъ же средствомъ для этого является кормъ. Около возвышеній и въ лощинахъ трава выше, гуще и сочнѣе, чѣмъ на открытыхъ и ровныхъ

мѣстахъ; лучшая трава растетъ на пескѣ, гдѣ она хотя коротка и суха, но очень питательна.

За исключеніемъ долины рѣкъ Эмина и Халхи, а также сосновой пади къ сѣверу отъ Хуй-гола, деревья и кустарники растутъ только въ песчаныхъ пространствахъ. Пріятный для взора видъ зеленыхъ холмовъ, поросшихъ частымъ кустарникомъ и деревьями, всегда является показателемъ мѣстъ сыпучаго песка, и если представляется возможность, то слѣдуетъ ихъ обойти, не опасаясь потерять время: попавшему въ пески придется потерять его несравненно больше, чѣмъ на самый дальній обходъ, измучивъ, кромѣ того, лошадей и людей. Все это касается лишь артиллеріи и обозовъ, — пѣшкомъ и верхомъ такія мѣста проходятся безъ особаго труда. Породы деревьевъ различны: наиболѣе часто встрѣчается сосна (отдѣльныя деревья достигаютъ до 5 саженъ высоты и до 1½ аршина въ діаметрѣ), береза и ива. Кустарники мелки и густы. За исключеніемъ сосны, лѣсъ годенъ лишь на топливо и на устройство легкихъ построекъ (печей, шалашей, плетней и т. п.).

Климатъ. Наблюденія дѣлались лишь въ теченіе лѣта и осени 1906 года. Лѣтомъ наивысшая температура рѣдко достигала на солнцѣ до 30—35° R. Лѣтній зной въ значительной степени умѣрялся постоянными вѣтрами. Въ тѣни температура понижалась на 10—15°; ночью и особенно подъ утро термометръ показывалъ 2—3° R. Небо часто покрывалось тучами, но дожди шли рѣдко (въ маѣ 6 дождливыхъ дней, въ іюнѣ—5 и въ іюлѣ—3 дня) и сопровождались сильными грозами и порывистымъ вѣтромъ.

Поверхность земли быстро покрывалась обильной водой, которая такъ же быстро и высыхала послѣ дождя. При такихъ условіяхъ даже продолжительные переходы (нерѣдко въ 10—12 часовъ) переносились людьми сравнительно легко.

Осень сопровождалась постоянными вѣтрами, преимущественно сѣверо-западнаго направленія; къ вечеру вѣтеръ стихалъ, но къ полночи снова поднимался съ прежней силой. Августъ былъ холодный и дождливый, въ сентябрѣ и началѣ октября не было ни одного дождя. Начиная съ середины сентября, степь каждое утро, особенно въ закрытыхъ мѣстахъ, покрывалась густымъ инеемъ, вода замерзала, трава пожелтѣла и мѣстами померзла.

Температура къ утру падала до—5° R.

Передвиженія возможно было совершать лишь на короткія разстоянія (не далѣе 20—25 верстъ) и исключительно шагомъ, такъ какъ лошади, истощенныя продолжительнымъ походомъ и отсутствіемъ хорошаго корма, быстро уставали.

Дороги представляютъ изъ себя ряды колей, проложенныхъ повозками и лошадьми. Число колей до нѣкоторой степени указываетъ

на качество дороги: чѣмъ ихъ больше, чѣмъ онѣ глубже, тѣмъ дорога удобнѣе. На большихъ караванныхъ дорогахъ число колей достигаетъ до 30, но въ мѣстахъ перехода болотистыхъ лощинъ и песчаныхъ пространствъ число колей уменьшается, доходя до двухъ, на твердомъ же грунтѣ случается, что колеи и совсѣмъ исчезаютъ. Дорогъ много и въ нихъ трудно разобраться: иногда большая караванная дорога едва замѣтна, а дорога до какого-нибудь монастыря—съ ясными слѣдами многочисленныхъ колей.

Проходя по твердому глинисто-черноземному грунту, такая дорога вполнѣ удобна для движенія войскъ и обозовъ. Ничто не препятствуетъ этому передвиженію: встрѣчающіеся рѣки и ручьи проходимы въ бродъ, пологія лощины, незначительные котловины и овраги не представляютъ никакихъ трудностей для прохода; подъемы и спуски рѣдко достигаютъ 10—15°. Войска могутъ идти фронтомъ произвольной ширины какъ по самой дорогѣ, такъ и по сторонамъ ея. Возможно движеніе и безъ дорогъ по компасу, но въ виду отсутствія удовлетворительныхъ и подробныхъ картъ Монголіи, такія движенія, безъ проводника, хорошо знающаго мѣстность, слѣдуетъ признать рискованными, такъ какъ трудно будетъ опредѣлить по такой картѣ свое мѣстонахожденіе и возможна неожиданная встрѣча песчаныхъ пространствъ, которыя могутъ не только затруднить, но даже и остановить движеніе.

Дорога, идущая по песчаному грунту, также доступна и представляетъ затрудненіе лишь на подъемахъ, не достигающихъ однако 15°. Движеніе по сторонамъ дороги почти невозможно, такъ какъ песчаные бугры и холмы, всегда сопровождающіе такую дорогу, будутъ сильно замедлять движеніе, заставляя войска ихъ обходить. Въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ дорога, проходя черезъ песчаный бугоръ или холмъ, разрушаетъ тонкій растительный слой, покрывающій эти неровности, и идетъ по сыпучему песку—движеніе чрезвычайно затрудняется: колеса повозокъ, утопая въ пескѣ, перестаютъ вращаться, лошади буквально распластываются на пескѣ, и тройка лошадей не въ состояніи вывести даже незначительнаго груза въ 10—15 пудовъ безъ помощи людей. Если же такая дорога идетъ въ гору (крутизна достигаетъ иногда до 25°), то трудность прохожденія еще болѣе возрастаетъ; въ такихъ мѣстахъ необходимо, если представится возможность, устроить обходную дорогу или производить припряжку лошадей.

Дороги, проходящія черезъ болотистыя мѣста, имѣютъ нерѣдко глубокія (болѣе $^1/_2$ аршина) колеи, проложенныя по твердымъ кочкамъ; во время дождей такая дорога можетъ представить серьезное препятствіе, но дожди идутъ рѣдко: болота пересыхаютъ и только плохое состояніе идущихъ по нимъ дорогъ можетъ затруднить движеніе.

Каменистыя дороги начинаются верстахъ въ 10 къ югу отъ Шабортая и идутъ по горнымъ ущельямъ къ Калгану.

Онѣ имѣютъ незначительный уклонъ, и только мѣстами (къ югу

отъ д. Хохорпинъ, у кумирни Лаоѣмяо, у д. Хотуна и д. Матушань) крутизна достигаетъ до 20°, но, сплошь усыпанныя камнями самой разнообразной величины и формы, представляютъ серьезное препятствіе для движенія артиллеріи и обоза. Исправленіе этихъ дорогъ почти невозможно: послѣ каждаго сильнаго дождя могучіе потоки воды, стремящіеся по ущельямъ, наносятъ на дорогу огромныя каменныя глыбы, камни и песокъ.

Населеніе состоитъ изъ монголовъ, китайцевъ и солоновъ.

Монголы составляютъ главнѣйшую часть населенія. Они живутъ преимущественно по долинамъ рѣкъ и около озеръ небольшими, состоящими изъ нѣсколькихъ юртъ, поселками. Въ наружности монголовъ сохранились всѣ типичныя черты монгольской расы: широкое скуластое лицо, приплюснутый носъ, раскосые глаза, оттопыренныя уши и черные волосы. Эти типичныя особенности, рѣзко выраженныя у монголовъ, живущихъ сѣвернѣе Долонъ-нора, значительно сгладились у южныхъ отъ смѣшенія ихъ съ китайцами. Въ общемъ монголы средняго, а на югѣ крупнаго роста, сухощавы и плотнаго тѣлосложенія. Взрослые выглядятъ довольно здоровыми, но среди дѣтей распространены всевозможныя болѣзни, и дѣтская смертность значительна. Принимая еще во вниманіе, что почти треть населенія обречена на безбрачіе, можно предположить, что прироста населенія нѣтъ. Монголы говорятъ на одномъ языкѣ, хотя въ діалектахъ халхасцевъ и южныхъ монголовъ есть небольшая разница—южные монголы болѣе мягко выговариваютъ к и ц (напримѣръ, хуху вмѣсто куку, чаганъ вмѣсто цаганъ и т. п.), и иногда одни и тѣ же предметы носятъ совершенно различныя названія, но въ общемъ рѣзкой разницы не существуетъ, и знающій монгольскій языкъ легко примѣнится къ любому нарѣчію.

Благодаря хитрой и искусной политикѣ, сумѣвшей путемъ раздробленія удѣловъ и переселеній ослабить силы монгольскихъ князей, а путемъ усиленнаго развитія буддизма ослабить и духовную дѣятельность монголовъ, китайское правительство совершенно укротило этотъ когда-то воинственный народъ и превратило его въ мирныхъ кочевниковъ, гостепріимныхъ, честныхъ и незлобивыхъ. Не только убійства, но даже драки или брань представляютъ среди нихъ исключительное явленіе, которое мною ни разу не наблюдалось въ теченіе всего пребыванія въ Монголіи.

Путешественникъ почти всегда найдетъ радушный пріемъ въ любой юртѣ и можетъ считать себя и свое имущество въ полной безопасности отъ монголовъ.

Но при всѣхъ своихъ хорошихъ качествахъ монголы обладаютъ и большими недостатками: они лѣнивы, излишне любопытны, склонны къ болтливости, трусливы и до крайней степени нечистоплотны. Вся забота о скотѣ и по дому лежитъ почти исключительно на женщинахъ, мужчины же проводятъ время въ разъѣздахъ по своимъ знакомымъ,

въ куреніи табака и разговорахъ. Никому не удастся проѣхать по степи незамѣченнымъ.

Пастухи часто бросаютъ свои стада и на своихъ маленькихъ лошаденкахъ скачутъ навстрѣчу проѣзжающему, чтобы узнать, кто онъ, откуда, куда и зачѣмъ ѣдетъ и т. д. Охотно разспрашивая, монголы сами очень неохотно и неопредѣленно отвѣчаютъ на вопросы о дорогахъ, мѣстности, названіяхъ мѣстныхъ предметовъ и т. п. Происходитъ это, вѣроятно, отъ того, что они съ большимъ недовѣріемъ относятся ко всякому чужому, а также и вслѣдствіе часто полнаго незнанія мѣстности далѣе 20 — 30 верстъ отъ своей юрты. Не желая обнаружить этого незнанія, монголы часто лгутъ и говорятъ явныя нелѣпости, почему каждое полученное свѣдѣніе необходимо провѣрять новыми разспросами у другихъ лицъ, и только такимъ путемъ можно гарантировать себя отъ ошибокъ и непріятныхъ случайностей.

Жадные до денегъ, монголы охотно нанимаются въ проводники и только въ рѣдкихъ случаяхъ обнаруживаютъ знаніе мѣстности. Даже и знающіе проводники ведутъ не по большимъ караваннымъ дорогамъ, а по кратчайшему, нерѣдко совершенно неудобному пути. Монголы почти не ходятъ пѣшкомъ и всѣ передвиженія, даже отъ одной юрты до другой, совершаютъ верхомъ на конѣ. Необычайная грязь — необходимая принадлежность монгольскаго жилища, одежды, пищи и питья. Монголы почти никогда не умываются, не носятъ бѣлья и весьма рѣдко чистятъ свое верхнее платье. Они живутъ исключительно въ круглыхъ войлочныхъ юртахъ (до 2 саженей въ діаметрѣ и до 10 футъ высоты) и только князья и ламы строятъ себѣ кирпичные дома въ родѣ китайскихъ фанзъ съ холодными канами, но и они предпочитаютъ переселяться зимой въ юрты. Вся обстановка юрты состоитъ изъ нѣсколькихъ деревянныхъ ящиковъ для платья и провизіи, желѣзной треноги съ котломъ, для варки пищи, войлока, разостланнаго на землѣ, и овчинъ, на которыхъ спятъ и которыми укрываются зимой монголы. Посуда исключительно деревянная или глиняная и рѣдко стеклянная. Всѣ перечисленные предметы, также точно какъ ихъ одежда и обувь, китайской работы.

Пищей монголамъ служитъ молоко, творогъ, сыръ, буда (просо), чай и изрѣдка мясо. Почти всѣ монголы, даже женщины, нюхаютъ и курятъ табакъ, рѣдко отказываются отъ предложенной водки; не разъ попадались и пьяные.

Главнѣйшее занятіе населенія—скотоводство, кромѣ того, южные монголы занимаются добываніемъ изъ озера самосадочной соли, перевозкой товаровъ, а чахары—даже земледѣліемъ. Скотъ является единственнымъ достояніемъ монголовъ, насчетъ котораго они почти исключительно и живутъ. Кромѣ рогатаго скота и барановъ, они пасутъ огромные табуны лошадей, встрѣчаются значительныя стада исключительно двугорбыхъ верблюдовъ и небольшое количество козъ.

Лошадьми особенно богаты хошунъ Учжумуцинъ и хошуны, расположенные по р. Шилiинъ-голъ, р. Холха-голъ и р. Хуй-голъ, а также чахарскiй хошунъ Адучинъ, гдѣ пасется до 70,000 головъ лошадей, принадлежащихъ богдохану. Стада верблюдовъ встрѣчены были на берегу Могойтунъ-гол'а и около монастырей Имчу-суму и Уланъ-халга. Скотъ довольно крупной породы и продается населенiемъ по дорогой цѣнѣ, такъ: быки, дающiе въ среднемъ не болѣе 12 пудовъ мяса и сала, продаются по 80—100 рублей; бараны курдючной породы, дающiе въ среднемъ $1^1/_2$ пуда и мяса сала и до 5 фунтовъ шерсти, продаются по 6—10 рублей.

Лошади мелки, дики и съ невыработанными аллюрами, но чрезвычайно выносливы и неприхотливы на кормъ и воду. Только эти лошади могутъ выдержать продолжительный походъ по Монголiи *). Въ огромномъ большинствѣ случаевъ онѣ годны лишь подъ верхъ, такъ какъ монголы употребляютъ для перевозки тяжестей рогатый скотъ (преимущественно быковъ). Пріучить монгольскую лошадь ходить въ упряжкѣ вполнѣ возможно, но на это требуется не мало времени.

Средняя цѣна лошади — 100 рублей.

Верблюды содержатся только наиболѣе богатыми ламами и монголами и употребляются для перевозки тяжестей. Цѣны на верблюдовъ очень высоки—до 200 рублей за верблюда. Козьи шкуры составляютъ для монголовъ также одну изъ статей дохода.

Выяснить общее количество скота не представляется возможнымъ, но его будетъ совершенно достаточно для довольствiя и перевозокъ не только корпуса войскъ, но и цѣлой армiи.

Экономическое положенiе монголовъ въ настоящее время нельзя считать удовлетворительнымъ: неурожай травы въ послѣднiе три года, ежегодныя и повсемѣстныя эпизоотiи, губящiя огромное количество скота, наглая эксплоатацiя населенiя китайскими коммерческими компанiями, беззаконные поборы и вымогательства мѣстной администрацiи — все это способствуетъ разоренiю и безъ того необезпеченнаго населенiя.

Монголы исповѣдуютъ буддiйскую вѣру ламаитскаго вѣроисповѣданiя, извѣстнаго подъ названiемъ „желтой вѣры“ по цвѣту желтыхъ шапокъ и нѣкоторыхъ частей одежды, носимыхъ священнослужителями этого вѣроисповѣданiя. Идеалъ этого ученiя—освободить свой духъ и разумъ отъ страстей и всего земного и слиться съ Буддой. Душа такого человѣка не умираетъ, а снова воплощается для продолженiя своего совершенствованiя. Перевоплощенiя Будды и его учениковъ носятъ названiе „хотухтъ“ или „гэгэновъ“. Такихъ гэгэновъ во всей Монголiи болѣе ста.

Главою ламаитовъ считается Далай-лама, воплощающiй Будду.

Духовенство называется ламами, живетъ въ монастыряхъ, состоя-

---

*) Совершенно такой же породы лошади разводятся въ Забайкальской области.

щихъ изъ храмовъ и помѣщеній для ламъ. Эти помѣщенія построены изъ камня по типу китайскихъ фанзъ. Монастыри обыкновенно обносятся невысокой каменной стѣнкой.

Въ храмахъ поставлены статуи Будды, его учениковъ и до 1,000 воплощеній его, называемыхъ „бурханами".

Богослуженія (хуралы) заключаются въ чтеніи молитвъ, пѣніи и игрѣ на трубахъ, барабанѣ и металлическихъ тарелкахъ, а иногда и въ пусканіи ракетъ и хлопушекъ. Обычная форма молитвы заключается въ верченіи большого барабана, на которомъ написаны на тибетскомъ языкѣ никому непонятныя слова „Оммани-падме-хумъ".

Посвященные въ ламы берутся въ монастырь въ дѣтскомъ возрастѣ (обыкновенно на 8 году) и остаются тамъ до глубокой старости. Всѣ ламы даютъ обѣтъ безбрачія. Образованіе они получаютъ въ монастырскихъ школахъ, гдѣ изучаютъ лишь богословскія науки, обращая все вниманіе не на отвлеченныя идеи буддизма, которыя для нихъ такъ и остаются непонятными, а исключительно на обрядность. Изъ общеобразовательныхъ наукъ они проходятъ медицину и даже астрономію, но науки эти представляютъ изъ себя смѣсь народныхъ суевѣрій съ религіозными обрядами. Большая часть церковныхъ книгъ написана на непонятномъ тибетскомъ языкѣ и лишь немногія — по-монгольски.

Въ общемъ даже считающіеся образованными ламы едва ли выше въ умственномъ отношеніи простого народа. Насколько я могъ выяснить изъ разговоровъ съ ламами, они не имѣютъ ни малѣйшаго понятія объ общей географіи, исторіи (напримѣръ, многіе ничего не слышали о Чингисъ-ханѣ, о владычествѣ монголовъ въ Россіи и Китаѣ и т. п.) и математическихъ наукахъ. Всѣ интересы ихъ сосредоточены въ монастырѣ и его ближайшихъ окрестностяхъ. Видъ этого сборища дѣтей, полныхъ силъ юношей и старцевъ, ничѣмъ, кромѣ богослуженія, не занятыхъ и проводящихъ весь свой досугъ въ пустыхъ разговорахъ, сплетняхъ, игрѣ и вознѣ другъ съ другомъ, производитъ крайне непріятное впечатлѣніе. Свой обѣтъ безбрачія они далеко не всегда держатъ: несмотря на то, что по церковнымъ правиламъ ламы должны жить въ монастыряхъ, на практикѣ ихъ отпускаютъ по кочевьямъ или даже на заработки, что, конечно, способствуетъ разврату

Таковъ наиболѣе образованный и вліятельный классъ населенія въ странѣ. Все вышеизложенное говоритъ за то, что едва ли этотъ классъ можетъ имѣть опредѣленныя политическія убѣжденія, и заручиться его расположеніемъ можно только при помощи денегъ и доброжелательнаго къ нему отношенія.

Если у высшаго духовенства и князей могъ установиться тотъ или другой взглядъ на различныя народности, то простой народъ относится одинаково недовѣрчиво ко всякому иностранцу, и русскіе не составляютъ въ этомъ отношеніи исключенія. Причина послѣдняго заключается въ томъ, что до сихъ поръ нами ничего не было сдѣлано для внушенія къ намъ любви и довѣрія; напротивъ—разрушеніе рус-

скими монгольскихъ монастырей въ 1900 г., сбытъ фальшивыхъ русскихъ ассигнацій, постоянные обманы и насилія различныхъ бродячихъ по Монголіи подъ видомъ купцовъ кавказскихъ выходцевъ, евреевъ и людей безъ опредѣленной національности и профессіи, принимаемыхъ монголами за русскихъ, какъ появившихся изъ предѣловъ Россіи, не могли не отразиться неблагопріятно на отношеніи къ намъ населенія, и если по своему незлобію монголы не будутъ способны на враждебныя по отношеніи къ намъ дѣйствія, то и на сочувствіе ихъ въ настоящее время разсчитывать нельзя. Во время моей поѣздки по Монголіи только жители Барги брали наши ассигнаціи, во всей же остальной части Монголіи не только не принимали бумажныхъ денегъ, но и отказывались отъ нашего серебра, несмотря на очевидное превосходство его надъ чернымъ серебромъ китайскихъ лановъ, сдѣлавшихся единственнымъ денежнымъ знакомъ во всей Монголіи. Несмотря на высокія цѣны, которыя я платилъ за покупаемый мною скотъ (за лошадь не менѣе 100 рублей и за барана не менѣе 10 рублей), монголы продавали мнѣ его неохотно, а мѣстами и совершенно отказывались отъ продажи: въ хошунѣ Учжумуцинъ, славящемся огромными табунами лошадей, я не могъ купить ни одной лошади. Мой проводникъ объяснилъ это только тѣмъ, что монголы „боятся“ продавать. Было ли имъ запрещено продавать свой скотъ русскимъ, боялись ли они получить фальшивыя деньги или была еще какая-либо причина, выяснить мнѣ не удалось.

Напротивъ, вліяніе китайцевъ на монголовъ, особенно на чахаръ, весьма сильно и сказывается во всемъ—въ одеждѣ, утвари, украшеніяхъ, китайскихъ надписяхъ, въ устройствѣ храмовъ и домовъ и т. п. Подражаніе китайцамъ особенно замѣтно у высшихъ и болѣе зажиточныхъ классовъ населенія, и, насколько я замѣтилъ изъ разговоровъ съ болѣе образованными монголами, они стремятся только къ одному—сравняться въ своихъ гражданскихъ правахъ съ китайцами. Это стремленіе, въ связи съ усиленной въ настоящее время колонизаціей китайцевъ въ Монголію, можетъ привести къ полной ассимиляціи населенія съ китайскими колонистами, какъ это и происходитъ уже въ чахарскихъ кочевьяхъ.

Китайцы сѣвернѣе Ламо-мяо встрѣчаются въ качествѣ торговцевъ, переѣзжающихъ съ своими товарами съ мѣста на мѣсто *); изрѣдка (ближе къ Ламо-мяо) здѣсь же встрѣчаются и отдѣльные китайскіе дворы, окруженные обработанными полями и огородами.

Южнѣе Ламо-мяо китайцы составляютъ осѣдлое населеніе городовъ Ламо-мяо, Калгана и всѣхъ поселковъ на западныхъ склонахъ Большого Хингана и занимаются земледѣліемъ, торговлей и ремеслами.

Солоны живутъ по рѣчкамъ Хайлару и Эмину съ его притоками.

---

*) Исключеніе составляютъ китайцы, поселившіеся въ г. Хайларѣ.

По языку они сильно отличаются отъ монголовъ, но по образу жизни занятіямъ и внѣшнему виду почти ни въ чемъ не разнятся отъ послѣднихъ.

Китайцы считаютъ ихъ разбойничьимъ племенемъ, и дѣйствительно солоны нерѣдко организуютъ партіи съ цѣлью угона монгольскаго скота. По религіи солоны шаманствующіе.

Административное и военное устройство. Разсматриваемый раіонъ составляетъ части: отъ г. Хайлара до р. Халхи—Хэй-лунъ-цзянской провинціи, отъ р. Халхи до р. Гангату-голъ—земель сѣверныхъ монголовъ, называемыхъ Халха, отъ р. Гангату-голъ до р. Шандуголъ—земель южныхъ или внутреннихъ монголовъ и отъ р. Шанду-голъ до г. Калгана—кочевьевъ чахарскихъ монголовъ.

Въ административномъ отношеніи высшимъ государственнымъ мѣстомъ управленія Монголіей является Ли-фань-юань или инородческій приказъ.

Представителями китайской власти въ самой Монголіи служатъ два цзянь-цзюня (военные губернаторы), одинъ изъ нихъ для Сѣверной Монголіи, имѣетъ свое мѣстопребываніе въ г. Улясутаѣ, другой, въ вѣдѣніи котораго находится Южная Монголія, живетъ въ Гуй-хуачэнѣ (или Куку-хото).

Мѣстное управленіе въ Халхѣ и Южной Монголіи оставлено такимъ же, какимъ оно было до подчиненія Маньчжурскому дому, то-есть наслѣдственно-родовымъ, при чемъ оно было лишь видоизмѣнено примѣнительно къ военному устройству, введенному въ этой странѣ. Это военное устройство въ общихъ чертахъ таково:

Владѣнія каждаго князя считаются отдѣльной военно-административной единицей, называемой хошуномъ. Начальникомъ этого хошуна является князь (хошуну-цзасакъ), которому вручены особое военное знамя и печать. Для удобства управленія каждый хошунъ дѣлится на эскадроны, называемые сумунами, въ 150 человѣкъ каждый. Командованіе сумуномъ возложено на командира эскадрона (сумуну-цзангинъ); 6 сумуновъ составляютъ полкъ подъ начальствомъ командира полка (цзалуну-цзангинъ). Такъ какъ владѣнія князей по своимъ размѣрамъ различны, то и число солдатъ (а слѣдовательно — эскадроновъ и полковъ) въ различныхъ хошунахъ неодинаково. Нѣсколько родственныхъ между собою хошуновъ образуютъ союзъ или сеймъ, называемый помонгольски чугулганъ *), находящійся въ подчиненіи предсѣдателя сейма (чугулганъ-дарга); предсѣдатель назначается китайскимъ правительствомъ изъ наиболѣе вліятельныхъ и богатыхъ князей чугулгана **).

Военные въ хошунахъ составляютъ особое наслѣдственное со-

---

*) Такое дѣленіе на чугулганы, или попрежнему „аймаки", установилось еще до подчиненія маньчжурамъ; предсѣдатель аймака назывался ханомъ и выбирался изъ князей старшихъ родовъ.

**) За назначеніе предсѣдателемъ сейма необходимо уплатить значительную сумму денегъ китайскимъ чиновникамъ въ Ли-фань-юанѣ.

словіе; срокъ службы начинается съ 18-лѣтняго возраста и продолжается до 60-ти лѣтъ. Вооруженіе имѣютъ далеко не всѣ солдаты; оно состоитъ изъ старыхъ кремневыхъ ружей и луковъ. Учебные сборы должны происходить разъ въ три года, но фактически не производятся. Подъ ружьемъ состоитъ лишь небольшая часть солдатъ для охраны границъ, почтовой и ординарческой службы при князьяхъ. Число сумуновъ въ каждомъ хошунѣ опредѣляется Ли-фань-юанемъ.

Что касается гражданскаго управленія и дѣлопроизводства, то и здѣсь хошуну-цзасакъ является полновластнымъ владѣтелемъ своего хошуна, хотя и обязаннымъ руководствоваться законами, изданными маньчжурами. Въ помощь князю по гражданскимъ дѣламъ назначается по одному или по два тусалакчи и такое же количество дзахирахчи (въ родѣ чиновниковъ для особыхъ порученій). Обязанности ихъ нигдѣ точно не регламентированы и зависятъ отъ усмотрѣнія князя. Эти помощники, въ особенности тусалакчи, пользуются большимъ вліяніемъ, и рѣдкій князь предприметъ что-либо, не посовѣтовавшись съ ними. Дѣлопроизводство совершается въ княжескихъ канцеляріяхъ, называемыхъ ямынями. Для работы состоятъ особые нѣсколько разъ въ году смѣняющіеся чиновники-писаря.

Для исполненія полицейскихъ обязанностей на каждыя 10 юртъ назначается старшина, имѣющій званіе „дарга“. Въ сословномъ отношеніи все населеніе дѣлится на дворянъ, называемыхъ „тайджи“ (потомки Чингисъ-хана), и простонародье.

Описываемый путь проходитъ черезъ хошунъ Тед-да-бейсъ, принадлежащій къ чугулгану Керулэнъ-барсъ-которскому (образовавшемуся изъ прежнихъ владѣній Цеценъ-хана), хошуны Цзунъ-Учжумуцинъ, Баронъ-Учжумуцинъ, Цзунъ-Хучитъ Абага-ванъ-Силинъ-голскаго чугулгана и хошунъ Кэгликтэнъ Чжу-удаскаго чугулгана.

Хей-лунъ-цзянская провинція, называемая между Хайларомъ и рѣкой Халхой—Барга, и земли чахарскихъ монголовъ принадлежатъ къ знаменитымъ областямъ Китая *). Все населеніе обязано государству военной службой на конѣ. Подобно халхасцамъ и южнымъ монголамъ, оно дѣлится на хошуны, хошуны на сумуны; начальствующія лица тѣ же (только носятъ различныя названія), но всѣ получаютъ свои должности исключительно по выбору и назначенію китайскаго правительства.

Призывной возрастъ 18 лѣтъ, и по достиженіи 40 лѣтъ солдатъ увольняется въ отставку. Призывные повѣряются и осматриваются въ ямыняхъ весною и осенью. Негодные (больные, увѣчные и т. п.) освобождаются отъ службы и замѣняются новыми. Повѣрочные сборы давно

*) Первый манчьжурскій императоръ обратилъ все мужское населеніе, какъ своего, такъ и покоренныхъ племенъ (солонъ, дауръ, монголовъ и др.) въ потомственное военное сословіе, которое должно было служить оплотомъ династіи. Войска эти были раздѣлены на 8 боевыхъ частей и названы были „восьмизнаменными“ (па-чи) въ отличіе отъ наемныхъ китайскихъ войскъ „зеленаго знамени“.

не производились. Въ мирное время на службу призывается лишь незначительное число солдатъ для несенія пограничнаго надзора, содержанія почты и полицейскихъ обязанностей.

Въ частности:

Барга раздѣляется на 17 хошуновъ или знаменъ; каждый хошунъ комплектуетъ 3 сумуна, за исключеніемъ Олютскаго, выставляющаго 2 сумуна; численность сумуна — 50 человѣкъ. Такимъ образомъ, вся Барга выставляетъ 50 сумуновъ.

Во главѣ управленія собственно знаменными (военными) дѣлами стоитъ амбань (военный губернаторъ), назначаемый изъ китайцевъ или дауръ, но не изъ монголовъ. Мѣстопребываніе амбаня въ г. Хайларѣ. Въ помощь ему назначаются 4 угурды, начальствующіе надъ 4 хошунами каждый, и одинъ угурда—надъ однимъ хошуномъ (Олютскимъ); угурдамъ подчинены командиры полковъ, въ званіи голда, завѣдывающіе двумя хошунами каждый. Начальникъ хошуна—цзангинъ.

Описываемый путь проходитъ черезъ бурятскіе хошуны Гульхуху, Гуль-шара и Кувотъ-цаганъ и солонскій хошунъ—Гуль-уланъ.

Чахары *). Кочевья этого племени расположены по Великой стѣнѣ за границами областей Сюанъ-хуа-фу и Да-тунъ-фу. Численность ихъ точно не извѣстна **). Въ военномъ и административномъ отношеніи дѣлятся на 8 хошуновъ или знаменъ, которые въ свою очередь раздѣляются на два крыла — западное и восточное; въ каждомъ знамени считается до 4,000 воиновъ.

Названіе знаменъ:

1) Гуль-хуху—цвѣтъ знамени синій.
2) Кубэ-цаганъ—знамя синее съ бѣлой каймой.
3) Гуль-цаганъ—бѣлое.
4) Кубэ-шара—красное съ желтой каймой.
5) Гуль-шара—желтое.
6) Гуль-уланъ—красное.
7) Кувотъ-уланъ—бѣлое съ красной каймой.
8) Кувотъ-хуху—желтое съ синей каймой.

---

*) Чахарскіе монголы хотя и окитаились болѣе другихъ монголовъ, но особой привязанности къ китайцамъ и императорскому дому не имѣютъ. Близкое сосѣдство съ китайцами неблагопріятно отразилось на ихъ нравственныхъ качествахъ: они алчны, расчетливы и лукавы; любятъ легкую наживу и за деньги готовы на все. Считаются наиболѣе вѣрными манчьжурскому дому; насколько это мнѣніе справедливо, покажетъ будущее. Характеренъ слѣдующій эпизодъ: во время японо-китайской войны (1895 г.) они выставили до 6,000 солдатъ, которые были собраны въ Шанхай-гуанѣ. Но когда ихъ хотѣли двинуть въ Манчьжурію, то чахары продали лошадей и сѣдла и вернулись домой, оправдываясь тѣмъ, что китайское правительство плохо кормило и мало платило имъ. Но семейныя основы сохраняются чахарами въ первобытной чистотѣ. Внѣбрачныя сожительства рѣдки. Ламъ сравнительно мало. Приростъ населенія замѣтенъ.

**) О численности можно судить приблизительно по числу воиновъ, выставляемыхъ чахарами въ случаѣ войны. Это число равно 30,000, такъ какъ каждая семья выставляетъ одного воина, а въ семьѣ въ среднемъ 10 человѣкъ, то численность всего племени около 300,000 человѣкъ.

Кромѣ того имѣются еще 4 хошуна пастуховъ, охраняющихъ и пасущихъ императорскія стада верблюдовъ, быковъ, барановъ и лошадей. Эти хошуны носятъ названія:

1) Адучинъ—пасутъ лошадей.
2) Ухурчинъ—пасутъ рогатый скотъ.
3) Хоничинъ—пасутъ барановъ.
4) Темэчинъ—пасутъ верблюдовъ.

Главное управленіе чахарами принадлежитъ департаменту Даньшу-сы въ Ли-фань-юанѣ. Казенныя земли, находящіяся въ предѣлахъ чахарскихъ кочевьевъ, а также дѣла по торговымъ сношеніямъ съ китайцами и уголовныя сосредоточены въ управленіяхъ (тинъ) четырехъ знаменъ и въ дистанціяхъ, находящихся въ укрѣпленіяхъ Души-коу, Чжань-цзя-коу (Калганъ), Фынъ-чженъ-тинѣ и Нинъ-юань-тинѣ.

Собственныя знаменныя (военныя) дѣла рѣшаются дутуномъ (военнымъ губернаторомъ), назначеннымъ китайскимъ правительствомъ. Чахарскій дутунъ и его помощникъ фудутунъ живутъ въ Калганѣ. Хошунное управленіе возложено на своихъ монгольскихъ цзасаковъ (амбаней), но эти цзасаки получаютъ свои должности не по наслѣдству, а по выбору и назначенію дутуна. Точно также отъ дутуна зависитъ выборъ должностныхъ лицъ, подчиненныхъ амбаню (галаи, чжунда, хорунда, цзаланы и цзангины). Назначенія дутуна утверждаются императорскою властью, и всѣ вновь назначенные ѣздятъ въ Пекинъ для представленія императору. Такъ какъ кандидатовъ на эти должности много, то желающимъ ихъ получить приходится платить китайскимъ чиновникамъ значительныя суммы (за полученіе должности амбаня отъ 10,000 до 20,000 ланъ, галая—до 5,000 и т. д.). Каждое знамя обязано выставлять опредѣленное число воиновъ, которые получаютъ жалованье въ размѣрѣ 2 ланъ каждому совершеннолѣтнему солдату и 1 лана—подростку. Жалованье это выплачивается дутуномъ неаккуратно и не въ полномъ размѣрѣ: большая часть его попадаетъ въ карманы китайскихъ чиновниковъ. Каждый воинъ получаетъ винтовку и сѣдло. Винтовки (Маузера, какъ устарѣвшей системы, такъ и новѣйшей 1898 г.—малокалиберныя) хранятся въ складахъ по знаменамъ. По спискамъ чахарскіе монголы должны выставить въ случаѣ войны до 30,000 конныхъ воиновъ, но весьма вѣроятно, что эта цифра сильно преувеличена.

Описываемые пути проходятъ черезъ хошуны Ухурчинъ, Адучинъ и Гуль-хуху.

Населенные пункты. Г. *Хайларъ*—лежитъ при р. Эминъ-голъ на западныхъ склонахъ Большого Хингана на абсолютной высотѣ до 2,000 футъ. Состоитъ изъ новаго города, расположеннаго по обѣимъ сторонамъ желѣзной дороги и въ $^1/_2$ верстѣ къ югу отъ него—стараго города. Новый городъ населенъ преимущественно русскими. Число жителей до 30,000 чел. Въ немъ расположены: импань пограничной

стражи Заамурскаго округа, желѣзнодорожный баталіонъ, продовольственный пунктъ и интендантскій складъ. Въ городѣ можетъ быть расквартированъ отрядъ не болѣе дивизіи пѣхоты съ ея артиллеріей и обозомъ.

Старый городъ имѣетъ двѣ улицы, тѣсно застроенныя лавками китайскихъ купцовъ. Имѣетъ двое воротъ—сѣверныя и южныя, городской стѣною служатъ почти сплошныя ограды домовъ города. Общій типъ построекъ—китайская фанза съ одной или нѣсколькими тѣсными комнатами и небольшимъ дворомъ. Въ настоящее время окрестности города спѣшно застраиваются китайцами; построенныя фанзы ничѣмъ почти не отличаются отъ русскаго дома: такой же формы оконныя рамы со вставленными въ нихъ стеклами, такое же крыльцо, выходящее на улицу, и двускатныя крыши. Въ городѣ живетъ амбань, ти-фань-гуань и др. китайскіе чиновники и старшіе монгольскіе начальники. Изъ 50 баргутскихъ сумуновъ въ распоряженіи амбаня находятся только 80 солдатъ, которые живутъ въ импанѣ, построенномъ въ $^1/_4$ версты къ западу отъ стараго города. Въ самомъ городѣ можетъ быть расквартированъ полкъ пѣхоты.

По дорогѣ изъ новаго города въ старый находятся двѣ полуразрушенныхъ буддійскихъ кумирни, но теперь онѣ ремонтируются и отстраиваются вновь.

Къ югу отъ стараго города по берегу Эминъ-гола имѣется удобное бивачное мѣсто на корпусъ войскъ.

Ламо-мяо или иначе *Долонъ-норъ* (семь озеръ) расположенъ на абсолютной высотѣ 4,000 футъ въ огромной песчаной долинѣ и окруженъ со всѣхъ сторонъ пескомъ. Съ юго-востока окаймленъ небольшой (шириной до 5 саженъ и глубиной до 3 футъ) рѣкой Уртынъ-голъ, а съ юго-запада высокими, лишенными всякой растительности, песчаными холмами, среди которыхъ находятся небольшія высохшія въ настоящее время озера, давшія городу названіе Долонъ-норъ. Самъ городъ и его окрестности почти лишены какой-либо растительности и только на западной окраинѣ его растутъ небольшія группы деревьевъ. Въ этомъ же мѣстѣ имѣется небольшая плодородная полоса земли, на которой жители съ рѣдкими стараніями и заботливостью разводятъ овощи и макъ для выдѣлки опіума. Городъ обнесенъ низкимъ валомъ, образовавшимся изъ отбросовъ и мусора, и имѣетъ четверо воротъ. Дома построены изъ сырца и обмазаны глиной, и только общественныя зданія (кумирни, театры, полицейскіе участки и т. п.) и дома китайскихъ чиновниковъ сдѣланы изъ обожженнаго кирпича и покрыты черепицей. Улицы узки и невыразимо грязны; хотя двѣ главныя улицы и вымощены камнемъ, но полотно дороги настолько избито, что движеніе по нимъ не безопасно; только на этихъ двухъ улицахъ могутъ разъѣхаться повозки, въ остальныхъ же, при встрѣчѣ двухъ повозокъ, одна должна свернуть, чтобы дать мѣсто другой, въ ближайшій переулокъ. Улицы города производятъ впечатлѣніе гостинаго двора въ

связи съ толкучимъ рынкомъ: онѣ сплошь застроены лавками и всевозможными ремесленными заведеніями. Фабрикъ нѣтъ, и всѣ необходимые предметы выдѣлываются большею частью ручнымъ способомъ. Жилыя помѣщенія находятся въ тѣсныхъ и грязныхъ дворахъ позади лавокъ; устройство этихъ помѣщеній почти одинаково: небольшая передняя, изъ которой идутъ двѣ двери—одна въ кухню, а другая въ комнаты. Какъ въ кухнѣ, такъ и въ комнатахъ устроены каны (лежанки) съ топкой внизу; большія квадратныя окна оклеены папиросной бумагой.

Обстановка комнатъ состоитъ изъ узкихъ и низкихъ лавокъ по стѣнамъ и низенькихъ квадратныхъ столовъ, стоящихъ на канахъ; каны устланы цыновками или войлокомъ и служатъ для сидѣнья и спанья. Отхожія мѣста устроены не во дворахъ, а на улицахъ, вслѣдствіе чего отвратительное зловоніе представляетъ обычное и постоянное явленіе въ городѣ. Городъ населенъ исключительно китайцами по большей части Шань-сійской провинціи; численность населенія не менѣе 40,000 чел. Въ городѣ имѣются 8 кумиренъ, изъ которыхъ 2— магометанскія, и большой народный театръ. Рѣка Уртынъ-голъ около города мелка и часто пересыхаетъ, поэтому жители берутъ воду изъ 8 городскихъ колодцевъ. Эти колодцы достигаютъ значительной (до 2 саженъ) глубины и съ большимъ запасомъ воды; внутри они облицованы камнемъ и около всѣхъ имѣются корыта для водопоя.

Долонъ-норъ представляетъ изъ себя центръ обмѣна монгольскаго сырья, доставляемаго со всего восточнаго плоскогорія вплоть до Хайлара (шерсть, шкуры, соль и т. п.), на китайскія произведенія. Огромное количество шерсти и шкуръ вывозятъ отсюда черезъ Тяньцзинъ въ Германію и Англію.

Доставка этихъ предметовъ въ Долонъ-норъ черезъ безводныя и песчаныя пустыни чрезвычайно медленна и трудна, и мы могли бы отвлечь значительную часть ихъ къ Хайлару и Ургѣ. Китайцы снабжаютъ монголовъ кирпичнымъ чаемъ, табакомъ, обувью, бумажными и шелковыми матеріями, тулупами, сѣдлами, водкой, иглами, предметами, употребляющимися при богослуженіяхъ (бурханами, колокольчиками, трубами и т. п.) и пр. Въ теченіе цѣлаго года въ этотъ городъ пригоняютъ на продажу большія стада рогатаго скота, барановъ и табуны лошадей. Разъ въ году (9 іюля) бываетъ конная ярмарка. Въ это время все пространство между городомъ и двумя монгольскими монастырями, лежащими къ сѣверо-западу отъ него, занято сплошь рогатымъ скотомъ, баранами и въ особенности лошадьми. Цѣны на скотъ въ это время значительно падаютъ, такъ: средняя цѣна лошади 30—40 ланъ, быка 40—50 ланъ и барана 4 лана, тогда какъ въ обыкновенное время цѣны въ $1^1/_2$ раза больше.

Въ $1^1/_2$ верстахъ отъ города расположенъ импань съ 150 китайскими солдатами для защиты населенія отъ хунхузовъ и несенія полицейскихъ обязанностей.

Что касается расквартированія войскъ, то, въ виду крайней тѣсноты и грязи китайскихъ помѣщеній и улицъ, городъ представляетъ мало удобствъ, и размѣщеніе въ немъ по квартирамъ войскъ можетъ быть вызвано лишь крайней необходимостью (холодной или дождливой погодой).

Въ городѣ можетъ быть расквартировано до бригады пѣхоты. Къ западу и сѣверу отъ города по берегамъ Уртынъ-голъ имѣется удобное бивачное мѣсто для корпуса войскъ. Значительный ростъ города объясняется близостью двухъ многолюдныхъ монгольскихъ монастырей—Хуху-суму и Шара-суму, расположенныхъ въ 2 верстахъ къ сѣверо-западу отъ него. Въ этихъ монастыряхъ живетъ до 1000 ламъ и имѣютъ мѣстопребываніе 4 гэгэна, пользующихся большимъ уваженіемъ народа.

Верстахъ въ 12 къ сѣверо-западу отъ города сохранились остатки Кублай-хановскаго дворца, называемые Цыганъ-Балгасу.

Чжань-цзя-коу или, какъ называютъ монголы, *Калганъ* *). Городъ расположенъ на высотѣ до 3,000 футъ въ тѣсномъ, не болѣе версты шириной, горномъ ущельѣ и представляетъ естественныя ворота для прохода въ Китай съ Монгольскаго плоскогорія. Численность населенія, состоящаго исключительно изъ китайцевъ, достигаетъ 80,000 человѣкъ. Онъ дѣлится на двѣ части—сѣверную (расположенную въ ущельѣ), называемую Шамбу, съ предмѣстьями Сикоу и Ямбо-шанемъ и южную, лежащую въ долинѣ и называемую Сябу. Улицы города тѣсны, грязны и сплошь застроены лавками и ремесленными заведеніями; характеръ построекъ такой же, какъ и въ Ламо-мяо, но дома и дворы чище и просторнѣй. Калганъ является однимъ изъ самыхъ большихъ рынковъ, гдѣ производится обмѣнъ монгольскаго сырья на китайскія произведенія.

Огромныя стада рогатаго скота и овецъ и цѣлые табуны лошадей ежегодно прогоняются въ Китай черезъ Калганъ. Шерсть, шкуры и соль—главные предметы торговли, въ огромномъ количествѣ, скупаются китайцами, нѣмцами, англичанами и др. для отправленія за границу. Для насъ этотъ городъ служитъ лишь складочнымъ пунктомъ для товаровъ, главнымъ образомъ чая, идущихъ черезъ Монголію изъ Китая въ Сибирь.

Въ настоящее время русская торговля значительно падаетъ въ виду трудности перевозки товаровъ особенно въ послѣдніе 3 года, когда во всей Монголіи былъ неурожай травы, а также и вслѣдствіе новыхъ, болѣе дешевыхъ, пароходныхъ фрахтовъ, при которыхъ выгоднѣе везти чай моремъ на Владивостокъ и Одессу.

Вотъ причина закрытія нашихъ чайныхъ конторъ; въ настоящее время ихъ всего двѣ—Батуева и Коковина. Эти конторы помѣщаются въ Ямбо-шанѣ. Здѣсь же находится русская почтовая контора, отпра-

*) Происходитъ отъ монгольскаго слова Калга—ворота.

вляющая почту какъ сухимъ путемъ черезъ Ургу, такъ и моремъ, черезъ Владивостокъ.

Почти вся мѣстная торговля сосредоточена въ Сябу, гдѣ, окруженный со всѣхъ сторонъ высокой каменной стѣной (до 3 саженей высоты) находится старый городъ; другая крѣпостца находится въ Шамбу и называется маймаченъ, заселена преимущественно шансійскими купцами, торгующими чаемъ и шелкомъ. Представители китайскаго правительства—дутунъ и фудутунъ живутъ въ Шамбу; здѣсь же находятся военная подготовительная школа, управленіе иностранной конторы, служащей посредникомъ въ дѣлахъ между китайцами и всѣми иностранцами, китайская почта и телеграфъ. Военная подготовительная школа учреждена въ 1904 г. и офиціально открыта въ слѣдующемъ, 1905 г. Она подготовляетъ молодыхъ людей къ занятію въ войскахъ младшихъ офицерскихъ должностей. Штатъ школы 90 человѣкъ, но на самомъ дѣлѣ имѣется пока 40—50 учениковъ. Въ программу школы включенъ и русскій языкъ, который изучаютъ весьма успѣшно 20 учениковъ школы. Окончившихъ курсъ отправляютъ для дальнѣйшаго совершенствованія въ Пекинъ и Тянь-цзинъ. Въ городѣ расположены 2 ина китайскихъ войскъ, численностью не болѣе 600—700 (по штату положено 2,500).

Расквартированіе войскъ въ городѣ представляетъ тѣ же неудобства, какъ и въ Ламо-мяо, здѣсь же кромѣ того совершенно отсутствуютъ пастбища. Къ югу отъ города вдоль рѣки Чжэнгоу имѣется бивачное мѣсто для корпуса.

Въ настоящее время китайцы спѣшно проводятъ желѣзную дорогу изъ Нанькоу (до котораго доходитъ желѣзная дорога изъ Пекина) въ Калганъ; конечная станція, какъ предполагаютъ, будетъ построена около каменнаго моста черезъ р. Чжэнгоу.

Болѣе значительныя китайскія поселенія по восточной дорогѣ, ведущей отъ Ламо-мяо къ Калгану, которая называется Китайской въ отличіе отъ западной дороги, между тѣми же пунктами, называемой Монгольской. Эти населенные пункты имѣютъ не болѣе 220 дворовъ (Эрль-хао) съ однимъ или нѣсколькими колодцами, достаточно углубленными, облицованными внутри фашинникомъ или камнями и со всѣми приспособленіями для водопоя. Общій типъ построекъ такой же, какъ и въ Ламо-мяо: фанзы также грязны, тѣсны и обнесены глиняными заборчиками по всѣмъ направленіямъ, образующими какой-то лабиринтъ крошечныхъ двориковъ и узкихъ проходовъ. Вся свободная земля вокругъ этихъ поселковъ занята пашнями и огородами *). Трудолюбивое населеніе засѣваетъ часто проѣзжія дороги, распахиваетъ неглубокіе земляные слои, находящіеся на каменныхъ скалахъ. Небольшіе отряды до полка пѣхоты могутъ здѣсь достать все необ-

*) Наиболѣе часто встрѣчаются посѣвы овса, конопли, табака и мака, а также проса и гаоляна, не достигающаго здѣсь большихъ размѣровъ.

ходимое—продовольственные запасы, фуражъ, топливо и перевозочныя средства (для перевозки товаровъ какъ у монголовъ, такъ и у китайцевъ служатъ быки, запряженные въ арбу (тяжелая двуколка). Въ виду антисанитарныхъ условій, въ которыхъ находятся всѣ эти поселки, слѣдуетъ по возможности избѣгать расквартированія въ нихъ войскъ.

Монгольскіе поселки (за исключеніемъ Хопчила) состоятъ не болѣе, какъ изъ 10—15 юртъ, поставленныхъ почти всегда далеко отъ проѣзжихъ дорогъ (не менѣе ½ версты). Около нихъ всегда имѣется вода въ видѣ ручья, колодца, озера, болота и даже лужи, но вода эта нерѣдко совершенно негодна для питья людей и неохотно пьется лошадьми, и только нетребовательные монголы и ихъ скотъ могутъ пользоваться этой водой. Слѣдовательно, было бы ошибочно думать, что около любого поселка можно достать воду для питья. Количество продовольственныхъ запасовъ настолько ничтожно, что ими трудно будетъ удовлетворить потребности даже одной роты. Этотъ запасъ состоитъ изъ молока, сыра, проса (буды) и чая. Кромѣ того, въ окрестностяхъ поселка (версты на двѣ кругомъ) вся трава бываетъ съѣдена монгольскимъ скотомъ. Мясо здѣсь всегда можно достать, купивъ нужное число барановъ или быковъ. Въ поселкѣ по юртамъ можетъ быть расквартировано также не болѣе роты. Все вышеизложенное говоритъ за то, что войкамъ слѣдуетъ располагаться возможно дальше отъ юртъ исключительно бивачнымъ порядкомъ.

Несравненно лучшія условія для расквартированія войскъ представляютъ монгольскіе монастыри (сумэ). Въ нихъ всегда находится небольшой запасъ продовольствія, состоящаго изъ сыра, молока, проса, чая и мяса, и почти всегда большіе запасы топлива (аргалу и дровъ). Помѣщенія ламъ построены по типу китайскихъ фанзъ, но просторнѣе и несравненно чище. При монастыряхъ всегда имѣется одинъ или нѣсколько глубокихъ колодцевъ съ хорошей водой. Однимъ изъ неудобствъ будетъ отсутствіе травы въ окрестностяхъ монастырей, съѣдаемой скотомъ постоянно стоящихъ здѣсь монгольскихъ и китайскихъ каравановъ, и небольшіе размѣры этихъ монастырей, препятствующіе размѣщенію въ нихъ болѣе полка пѣхоты.

Движеніе войскъ. Историческія лѣтописи *) и сохранившіеся до сихъ поръ остатки искусственныхъ земляныхъ валовъ и нѣкогда бывшихъ укрѣпленій (къ сѣверу отъ озера Далай-норъ, около д. Пинча и пр.) свидѣтельствуютъ, что черезъ разсматриваемый раіонъ проходили когда-то коммуникаціонные пути монгольскихъ, маньчжурскихъ и китайскихъ войскъ. Принимая во вниманіе опытъ прошлаго и современныя топографическія и статистическія данныя, слѣдуетъ прійти къ заключенію о полной возможности передвиженія по плоскогорію даже значительныхъ отрядовъ (до корпуса войскъ) со своими обозами, если

*) Монгольская лѣтопись „Эрдэнійнъ эрихэ“ А. Позднѣева.

только будутъ приняты всѣ необходимыя мѣры, вызываемыя мѣстными и жизненными условіями даннаго раіона.

Выше было выяснено, что главнѣйшимъ препятствіемъ для движенія войскъ будетъ неравномѣрное распредѣленіе и мѣстами недостаточное количество воды, затѣмъ—отсутствіе топлива, недостатокъ продовольствія и песчаныя пространства между озеромъ Далай-норъ и г. Ламо-мяо; кромѣ того, къ числу неблагопріятныхъ условій относятся: отсутствіе вѣрной и подробной карты Монголіи, невозможность найти надлежащаго и свѣдущаго проводника и недовѣрчиво-боязливое отношеніе къ намъ мѣстнаго населенія.

Первая безусловно необходимая мѣра, вызываемая недостаткомъ воды и топлива, будетъ заключаться въ раздѣленіи значительныхъ отрядовъ на эшелоны не болѣе полка пѣхоты и кавалерійской дивизіи. Изъ приложенныхъ маршрутовъ видно, что отрядъ въ составѣ полка пѣхоты съ артиллеріей, конницей и обозомъ можетъ пройти разстояніе между г. Хайларомъ и г. Калганомъ въ 67 дней, а кавалерійская дивизія съ артиллеріей и обозомъ—въ 42 дня, при чемъ только первый отрядъ можетъ быть поставленъ въ критическое положеніе отъ отсутствія воды на 6, 22, 23, 27, 36, 46 и 47-й день похода, если не будутъ приняты мѣры къ своевременному устройству новыхъ колодцевъ, что, судя по мѣстности около имѣющихся уже колодцевъ, не представитъ особыхъ затрудненій. Если бы это оказалось невозможнымъ почему-либо, то въ такихъ мѣстахъ необходимо снабдить людей двумя баклагами съ водой и за каждой ротой должна слѣдовать бочка воды ведеръ на 30 (полный грузъ для лошади или вола). Полезно, чтобы такія бочки, хотя бы наполненныя наполовину, слѣдовали за своими частями въ продолженіе всего похода.

Что касается кавалеріи, то въ теченіе всего пути, дѣлая переходы въ среднемъ до 40 в. въ день (наибольшій переходъ на 29-й день—65 вер.), она не будетъ имѣть нигдѣ недостатка въ водѣ.

Снабженіе войскъ топливомъ представитъ большія затрудненія: плоскогоріе чрезвычайно бѣдно лѣсомъ, годнымъ на топливо (болѣе значительныя лѣсныя пространства находятся лишь въ полосѣ между р. Элиномъ и р. Халхой), для возки же дровъ за войсками потребовались бы многочисленные обозы. Мѣстное населеніе для топлива пользуется аргаломъ, но сборъ его для потребностей хотя бы одного баталіона занялъ бы слишкомъ много времени, поэтому необходимо озаботиться своевременной закупкой аргала у мѣстныхъ жителей и ламъ (въ каждомъ монастырѣ имѣются запасы аргалу иногда въ огромномъ количествѣ, достаточномъ для корпуса войскъ).

Также заблаговременно должна быть произведена закупка скота, такъ какъ весьма вѣроятно, что почти всѣ монголы съ открытіемъ военныхъ дѣйствій перекочуютъ далеко отъ пути наступленія войскъ.

Равнинный характеръ плоскогорія не обусловливаетъ какихъ-либо спеціальныхъ перевозочныхъ средствъ: наши войсковыя двуколки

вполнѣ годны для самаго продолжительнаго похода, затрудненіе можетъ явиться въ маломъ количествѣ монгольскихъ лошадей, ходящихъ въ упряжкѣ, но вмѣсто лошадей съ гораздо большимъ удобствомъ можно пользоваться быками или волами: они почти не требуютъ выѣздки, идутъ въ упряжкѣ ровнѣе и, особенно въ пескахъ, не такъ выбиваются изъ силъ, какъ лошади, и крайне неприхотливы на кормъ и воду; самая упряжка ихъ очень проста и число погонщиковъ можетъ быть крайне ограничено (одинъ на 5—10 быковъ), кромѣ того, такой упряжной скотъ можетъ служить и порціоннымъ.

Въ виду отсутствія подробной и современной карты, необходима сплошная съемка всего плоскогорія хотя бы глазомѣрнымъ способомъ.

Что касается до отношенія къ намъ населенія, то для измѣненія недовѣрчиваго къ намъ настроенія необходимо принять безотлагательно всѣ возможныя мѣры. Какъ на наиболѣе дѣйствительныя средства для этого можно указать: установленіе строгаго контроля всѣхъ ѣдущихъ въ Монголію черезъ русскую границу и наблюденіе за дѣятельностью такихъ лицъ уже въ самой Монголіи; наиболѣе удобныя мѣста для наблюденія: г. Хайларъ, Ламо-мяо и Калганъ.

Дѣйствія войскъ. Весьма мало вѣроятія, чтобы въ предѣлахъ плоскогорія мы встрѣтили какое-либо сопротивленіе. Шайки китайской и монгольской кавалеріи могутъ быть опасны лишь отдѣльнымъ разъѣздамъ и дозорамъ; кромѣ того, на всемъ плоскогоріи нѣтъ такого мѣста, въ которомъ можно было бы сдержать наше наступленіе. Рѣшительныя и энергичныя дѣйствія, въ особенности нашей передовой конницы, могутъ произвести огромное впечатлѣніе какъ на китайцевъ, такъ и еще болѣе на монголовъ. Кавалерійскій корпусъ, занявшій черезъ $1^1/_2$ мѣсяца со дня открытія военныхъ дѣйствій Калганъ, могъ бы произвести полную панику. Организація такого корпуса могла бы быть предпринята въ настоящее время. Прекраснымъ кадромъ для него служатъ наши забайкальскіе казаки, живущіе въ тѣхъ же условіяхъ, какъ и монголы, и почти всѣ говорящіе по-монгольски; только ихъ лошади могутъ выдержать всѣ лишенія, неизбѣжныя при этомъ походѣ.

Сосредоточіе такого отряда гдѣ-либо въ Забайкальѣ и мобилизація его, не вызывая большихъ денежныхъ затратъ, могли бы быть могущественнымъ средствомъ для поддержанія нашихъ дипломатическихъ представленій китайскому правительству. Конечно, эта мѣра возможна и полезна лишь въ настоящее время при зачаточномъ состояніи китайской арміи.

МАРШРУТЪ

(примѣрный)

отъ города Хайлара до города Калгана

(для кавалерійской дивизіи съ ея артиллеріей и вьючнымъ обозомъ).

Дни перехода.	Число верстъ.	НАЧАЛЬНЫЕ и КОНЕЧНЫЕ ПУНКТЫ.
1	40	Отъ г. Хайлара до Баинъ-хашу-суму.
2	48	„ Баинъ-хашу до Эминъ-гола.
3	—	Дневка.
4	45	Отъ Эминъ-гола до Хуй-гола.
5	45	„ Хуй-гола до Цзангинъ-суму
6	27	„ Цзангинъ-суму до р. Халхи.
7	—	Дневки.
8	—	
9	35	Отъ р. Халхи до Хошу-суму (Имчу-суму).
10	25	„ Хоглу-суму до Гангату-гола.
11	43	„ Гангату-гола до озера Бурду.
12	—	Дневка.
13	28	Отъ озера Бурду до Ингырей-нура.
14	30	„ Ингырей-нура до колодца Нарынъ-кудукъ *).
15	38	„ Нарынъ-кудука до р. Уллугуй.
16	—	Дневка.
17	42	Отъ р. Уллугуй до колодца сѣвернѣе Шутэ-нура **).
18	55	„ колодца до Уланъ-халги.
19	26	„ Уланъ-халги до р. Болгарей.
20	—	Дневка.
21	33	Отъ р. Болгарей до р. Богаджиръ.
22	18	„ р. Богаджиръ до р. Ихеджиръ.
23	40	„ р. Ихеджиръ до Шиваръ-гола.
24	22	„ Шиваръ-гола до Шилiинъ-гола.
25	—	Дневка.
26	45	Отъ Шилiинъ-гола до Холэ-гола.

*) Необходимо заблаговременно исправить этотъ колодецъ и нарыть новые. При невозможности этого слѣдуетъ остановиться у ближайшихъ озеръ.

**) Колодца не будетъ достаточно: необходимо вырыть новые. Можно въ крайности пользоваться водой озера Шутэ.

Дни перехода.	Число верстъ.	НАЧАЛЬНЫЕ и КОНЕЧНЫЕ ПУНКТЫ.
27	—	Дневки.
28	—	
29	40	Отъ Холэ-гола ло Гунчуку-кудукъ *).
30	25	„ Гунчуку-кудукъ до Осоте-курень.
31	—	Дневка.
32	52	Отъ Осоте-курень до Шанду-гола.
33	—	Дневки.
34	—	
35	38	Отъ Шанду-гола до д. Пинча.
36	50	„ д. Пинча до Шанду-гола.
37	—	Дневки.
38	—	
39	25	Отъ Шанду-гола до р. Сехеза.
40	50	„ р. Сехеза до д. Баймудза.
41	20	„ д. Баймудза до д. Шабортай.
42	40	„ д. Шабортай до г. Калгана.
42	1025	Итого.

*) Колодцевъ недостаточно: вырыть новые, при невозможности это сдѣлать' продолжать движеніе до Осоте-курень.

МАРШРУТЪ

(примѣрный)

отъ города Хайлара до города Калгана

для отряда въ составѣ полка пѣхоты, 2-хъ батарей и 3-хъ эскадроновъ (съ соотвѣтствующимъ обозомъ).

Дни перехода.	Число верстъ.	НАЧАЛЬНЫЕ и КОНЕЧНЫЕ ПУНКТЫ.
1	20	Отъ Хайлара до Эминъ-гола.
2	20	„ Эминъ-гола до Баинъ-хашу-суму.
3	23	„ Баинъ-хашу до Хашу-суму.
4	25	„ Хашу-суму до Эменъ-гола.
5	—	Дневка.
6	23	Отъ Эминъ-гола до колодца сѣвернѣе Сосновой пади *).
7	22	„ колодца до р. Хуй-голъ.
8	—	Дневки.
9	—	
10	20	Отъ р. Хуй-голъ до озеръ южнѣе Шиваръ-гола.
11	25	„ озеръ до Цзангинъ-суму.
12	27	„ Цзангинъ-суму до р. Халха.
13	—	Дневки.
14	—	
15	35	Отъ р. Халхи до Хошу-суму (Имчу-суму).
16	25	„ Хошу-суму до Гангату-гола.
17	18	„ Гангату-гола до Баянъ-гола.
18	25	„ Баянъ-гола до озера Бурду.
19	—	Дневки.
20	—	
21	28	Отъ озера Бурду до Ингырей-нура.
22	30	„ Ингырей-нура до колодца Нарынъ **).
23	20	„ Нарынъ-кудука до колодца сѣвернѣе Тхакилье ***).
24	18	„ колодца до р. Уллугуй.
25	—	Дневка.
26	15	Отъ р. Уллугуй до Уланъ-Иргинъ-нура.

*) Колодецъ заблаговременно исправить и вырыть новые.

**) Этихъ колодцевъ не будетъ достаточно: вырыть новые.

***) Колодца не будетъ достаточно: необходимо заблаговременно вырыть новые.

Дни перехода.	Число верстъ.	НАЧАЛЬНЫЕ и КОНЕЧНЫЕ ПУНКТЫ.
27	27	Отъ озера до колодца сѣвернѣе Шутэ-нура.
28	20	„ колодца до колодцевъ у отдѣльной высоты *).
29	—	Дневка.
30	35	Отъ колодцевъ до Уланъ-халги.
31	26	„ Уланъ-халги до р. Болгарей.
32	—	Дневка.
33	15	Отъ р. Болгарей до Баянъ-булакъ.
34	18	„ Баянъ-булакъ до р. Богаджиръ.
35	18	„ р. Богаджиръ до р. Ихеджиръ.
36	25	„ р. Ихеджиръ до ключа около обона **).
37	15	„ ключа до Шиваръ-гола.
38	—	Дневка.
39	22	Отъ Шиваръ-гола до Шилiинъ-гола.
40	—	Дневка.
41	25	Отъ Шилiинъ-гола до Далай-нура.
42	20	„ Далай-нура до р. Холэ-голъ.
43	—	Дневки.
44	—	
45	—	
46	20	Отъ р. Холэ-голъ до Горбунэ-кудукъ ***).
47	20	„ Горбунэ-кудукъ до Гунчуку-кудукъ ***).
48	25	„ Гунчуку-кудукъ до Осоте-курень.
49	—	Дневки.
50	—	
51	22	Отъ Осоте-курень до ручья въ оврагѣ.
52	30	„ ручья до Шанду-гола.
53	—	Дневки.
54	—	
55	20	Отъ Шанду-гола до д. Чапенъ.
56	18	„ Чапенъ до д. Пинча.
57	25	„ д. Пинча до г. Эрль-хао.
58	25	„ г. Эрль-хао до Шанду-гола.
59	—	Дневка.

*) Кромѣ колодцевъ недалеко (до 2 в.) имѣются озера съ прѣсной водой.
**) Необходимо устройство колодцевъ, а ключъ расчистить.
***) Необходимо исправить существующіе колодцы и вырыть новые

Дни перехода.	Число верстъ.	НАЧАЛЬНЫЕ и КОНЕЧНЫЕ ПУНКТЫ.
60	25	Отъ Шанду-гола до р. Сехеза.
61	35	„ р. Сехеза до р. Судихеза.
62	15	„ р. Судихеза до д. Баймудза.
63	—	Дневка.
64	20	Отъ д. Баймудза до д. Шабортай.
65	—	Дневка.
66	28	Отъ д. Шабортай до д. Тулаймяо.
67	12	„ д. Тулаймяо до г. Калгана.
67	1025	Итого.

II.

Маршруты и описанія путей изъ Амурской области къ городамъ Цицикару и Харбину.

МАРШРУТЪ

Отъ д. Мохэ черезъ Желтугу и д. Удяза, до г. Мер

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и статистическія свѣдѣнія.	Число верстъ между пунктами.	Источники воды. Топливо.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Дер. Мохэ. 35 деревянныхъ домовъ. Надворныхъ построекъ почти нѣтъ. Сѣно и спиртъ въ изобиліи.		Рѣка Амуръ. Близъ растущій лѣсъ.	До пріиска Желтуги колесная дорога. Первыя двѣ версты по луговому берегу Амура, съ третьей по пади Роде. По мѣрѣ приближенія къ горамъ въ суглинистомъ грунтѣ полотна увеличивается примѣсь измельченныхъ твердыхъ горныхъ породъ. Пролегающіе черезъ ручьи и топи участки пути покрыты бревенчатымъ помостомъ, мѣстами износившимся и разрушеннымъ. Движеніе повозокъ по сторонамъ неисправныхъ участковъ настилки безпрепятственно. Исправленіе можетъ быть произведено подручнымъ матеріаломъ. Ширина дороги 6 шаговъ. Спуски не требуютъ тормозовъ, подъемы припряжки.	
Пріискъ Желтуга. 5 деревянныхъ бараковъ и 19 разбросанныхъ по рѣкѣ Желтугѣ фанзъ.	27	Р. Желтуга и ея правый притокъ. Окрестный лѣсъ.	По сторонамъ пути движеніе затрудняется рельефомъ и лѣсомъ. Могутъ двигаться всѣ роды войскъ и обозы. Отъ сел. Желтуга, по пріисковой траншеѣ (канавѣ)—каменистая тропа въ долину рѣки Желтуги, протяженіемъ около 12 в. На послѣднихъ 2-хъ верстахъ попадаются топи, до 10 саж. шириною.	

*) Рекогносцировку производилъ съ 22-го августа по 4-е октября 1910 г. Генеральнаго штаба

№ 1.

генъ, Хейлудзянской провинціи. Длиною 657 верстъ *).

6.	7.	8.	9.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути.	Бивачныя мѣста; квартиро-биваки.	Прочія свѣдѣнія.
Общія свойства мѣстности по сторонамъ выражены чертежомъ и характеризуются слѣдующими заключеніями: Пересѣченность характера поросшей лѣсомъ горной страны увеличиваетъ наличіе глубокихъ долинъ рѣкъ Албазихи, Панги, Кумары, Талы и Добкура и многочисленныхъ ихъ притоковъ, изрѣзавшихъ мѣстность во всѣхъ направленіяхъ. Свобода сообщенія между, раздѣленными дикими лѣсистыми хребтами, раіонами страны ограничивается присутствіемъ въ складкахъ мѣстности кочковатыхъ топей и губчатыхъ мховъ, на скатахъ хребтовъ — розсыпей, скалъ и бурелома и на перевалахъ—густою чащею. Истоками рѣкъ служатъ преимущественно моховыя болота. Въ среднемъ теченіи попадаются открытыя пространства, обращающіяся въ низовьяхъ рѣкъ въ заливные луга. Нерѣдко урочища эти кочковаты и, при оттаиваніи грунта, топки. Въ долинахъ значительныхъ рѣкъ Кумары, Талы и Добкура лѣса немного. Обширныя пространства покрыты буйными, достигающими высоты всадника, кормовыми травами.		Вода имѣется всюду въ достаточномъ количествѣ, годная для питья и пищи.	Между р. Обганомъ (Аокеномъ) и Нонни топливо имѣется не вездѣ.

капитанъ Мочульскій.

1.	2.	3.	4.	5.
			Движеніе по лѣвому берегу Желтуги приводитъ къ рѣкѣ Дорожной, проходимой въ бродъ. По правому берегу, пройденному отъ пади Сивачи до рѣки Утачи, — мхи и розсыпи чередуются между собою, какъ и при движеніи вверхъ по послѣдней рѣчкѣ. На подъемѣ къ перевалу густая чаща.	Броды черезъ рѣку Дорожную: 1^0 шир., $^1/_2{}^x$ глуб., дно каменистое.
			На перевалѣ и въ верховьяхъ рѣки Монгорочи рѣдкій, чистый строевой лѣсъ.	Р. Желтугу: $2^1/_2{}^0$ шир., $^3/_4{}^x$ глуб., дно каменистое; вода мутная.
			Въ средней части пади движеніе замедляютъ губчатые мхи. Въ низовьяхъ Монгорочи 100-саженная топь препятствовала движенію пѣшкомъ. Вьюки прошли съ трудомъ. Берега р. Валекты топки.	Р. Монгорочу: 1^0 шир., $^1/_2{}^x$ глуб., дно каменистое.
			Перевалъ въ падь Шовырную торною тропою; розсыпи въ пади незначительны.	Р. Валекту: $1^1/_2{}^0$ ширины, $^1/_2{}^x$ глуб., дно—галька.
			Движеніе лѣвымъ берегомъ р. Мондули затрудняется топкими берегами ея лѣвыхъ притоковъ и розсыпями на пути. Почва лѣсистаго праваго берега названной рѣки покрыта толстымъ слоемъ растительнаго перегноя и мха. Кони проваливаются по щетку.	Р. Мондули: 4^0 ширины, $^1/_2{}^x$ глубины, быстрота теченія $^1/_2$ ф. с.
			По верховьямъ пади Мареги мокрые мхи замедляютъ ходъ до выхода на торную тропу изъ с. Покровки.	Превышеніе береговъ названныхъ рѣкъ надъ уровнемъ воды не болѣе 1-го аршина.
			Серьезнымъ препятствіемъ на тропѣ служитъ топкій лугъ на лѣвомъ берегу р. Албазихи. Скорость движенія (развьюченныхъ лошадей) черезъ него 1 верста въ часъ.	Попадаются удобные въѣзды и выѣзды на бродахъ.
			Переправа черезъ рѣку Албазиху вплавь. Гото-	Переправа черезъ Албазиху вплавь.

6.	7.	8.	9.
Нагромождение по берегамъ этихъ рѣкъ вывороченныхъ съ корнями и принесенныхъ наводненіемъ деревьевъ, въ связи съ густыми порослями чащи, дѣлаютъ движеніе черезъ нихъ безъ помощи топоровъ невозможнымъ. Въ полую воду слѣдующимъ препятствіемъ послѣ кочковатыхъ топей служатъ переправы черезъ быстрыя рѣки раіона. При развѣдкѣ, вплавь пройдены одинъ разъ рѣки Албазиха и Нонни, на остальныхъ рѣкахъ найдены удобные броды. Пловучія средства для переправъ имѣются лишь на р. Нонни, въ видѣ большихъ лодокъ и шаландъ. Орочены и манегры пользуются легкими „монгорогами“ (сдѣланными, на тонкомъ остовѣ, изъ березовой коры лодками), съ острыми кормою и носомъ. Подъемная сила этихъ лодокъ окодо 8 пуд. Въ необитаемыхъ мѣстахъ приходится вязать плоты. Моховыя болота обыкновенно проходимы, но сильно утомляютъ, при движеніи по нимъ, лошадей. Проходимость направленія охарактеризована въ 4-й графѣ. Сборъ мѣстныхъ средствъ возможенъ только по краямъ маршрута, на протяженіи одного перехода. Пользованіе крышею ограничивается перечисленными въ графѣ 1-й населенными мѣстами. Пустынность мѣстности, бездорожье, въ связи съ удаленіемъ развѣданнаго пути отъ важныхъ операціонныхъ линій — исключаютъ возможность передвиженій и дѣйствій самостоя-			

1.	2.	3.	4.	5.
			выхъ пловучихъ средствъ нѣтъ.	Постройка плота 1 часъ 30 мин.
			Лѣсъ на берегу пригоденъ для устройства плотовъ.	Глубина рѣки до 2^0, ширина до 3^0, быстрота теченія въ мѣстѣ переправы 3 ф. с.
			На правомъ берегу Албазихи, въ верховьяхъ пади Ингиричи, губчатые мхи трудно преодолѣваются лошадьми.	
			На 115 верстѣ тропа теряется въ кочковатомъ пространствѣ на берегу „аяна“, протока р. Албазихи. Подошедшія къ рѣкѣ высоты вынуждаютъ къ движенію по лѣсистымъ, съ розсыпями, ихъ скатамъ, до брода черезъ р. Албазиху выше устья р. Лочепъ (на сорокаверстной картѣ Лочетъ).	Броды черезъ рѣку Албазиху 15^0 ширины, $1^1/_4$ глуб., быстрота теченія $3^1/_2$ ф. с. Дно—галька. Берега пологи.
			До р. Тимали розсыпи и мхи не вліяютъ на удобства движенія; препятствіе болотистая долина лѣваго притока р. Тимали до 40 саж. шириною.	Р. Тимали 1^0—$1^1/_2{}^0$ шир., $1^1/_2{}^x$ глубины, дно каменистое Превышеніе береговъ надъ водою $^1/_2{}^x$.
			Послѣ двухъ каменистыхъ бродовъ черезъ р. Тимали (на сорокаверстной картѣ Кимали) подъемъ на перевалъ, заваленный буреломомъ и поросшій чащею пихты.	
			Спускъ съ перевала въ болотистую и каменистую долину значительно круче подъема. Лошади въ поводу.	
			Послѣ брода въ верхнемъ теченіи р. Албазихи мѣстность на правомъ ея берегу оказалась густо покрыта лѣсомъ, съ рыхлою и мѣстами болотистой почвой.	Р. Албазиха 12^0 шириною, 1^x глубиною, быстрота теченія 3 ф. с. Дно каменисто. По пологимъ берегамъ галька.
			Въ 20 верстахъ отъ брода, черезъ едва проходимыя лошадьми топи, идетъ оленья тропа. На шести верстахъ труднаго участка только небольшія	

6.	7.	8.	9.
тельныхъ отрядовъ въ направленіи Мохэ—Мергенъ. До проведенія въ этомъ направленіи дорогъ существующія тропы могутъ быть использованы для развитія дѣйствій малой войны. Стратегическое значеніе этого, дважды отмѣченнаго въ жизни Китая, направленія сводится къ возможности, при пользованіи имъ: 1. Основать оборону рѣки Амура на принципахъ глубокой стратегіи. 2. Возстановить связь изолированнаго приграничнаго раіона съ внутренними областями Имперіи. 3. Обезпечить успѣхъ переселенія на правый берегъ рѣки Амура. 4. При развитіи операцій противъ Благовѣщенска — угрожать съ фланга линіямъ: 1) р. Амура — въ верхнемъ теченіи и 2) строящейся Амурской желѣзной дорогѣ. Ближайшею базою этихъ операцій будетъ г. Мергенъ.			

1.	2.	3.	4.	5.
			узкія возвышенности допускаютъ остановки. Хребетъ между верховьями рр. Албазихи и Панги новыхъ препятствій не представляетъ. Спускаясь къ р. Тангѣ, тропа часто теряется въ мхахъ и кочкахъ. Водораздѣлъ Панги и Кумары—заваленный буреломомъ и густо поросшій пихтою хребетъ. На южномъ скатѣ въ верховьяхъ р. Якшагана пихта исчезаетъ. Пролегающая долиною названной рѣки тропа трудна для движенія въ болотистыхъ устьяхъ отпадковъ (поперечныхъ падей съ притоками) по сторонамъ долины. Въ нижнемъ теченіи грунтъ сухой, тропа торная. Впервые замѣченъ конскій слѣдъ. Отъ рѣки Желтуги до верховій рѣки Якшагана включительно, возможно движеніе небольшихъ пѣшихъ партій, со вьюками на оленяхъ. Работа на лошадяхъ (исключительно мѣстной породы) встрѣчаетъ большія препятствія. На 2-й верстѣ ниже устья р. Якшагана бродъ черезъ р. Кумару. Берега Кумары не вездѣ доступны для лошадей, по причинѣ чащи, промоинъ съ обрывистыми берегами и нагроможденій, вывороченныхъ наводненіемъ съ корнями, крупныхъ деревьевъ. Не мѣняя свойствъ, торная тропа по долинамъ рр. Кумары и Кумара, перейдя въ бродъ черезъ р. Кадачи, приводитъ въ устье р. Уларена. Частые броды и болота	Р. Пангу, текущую пятью быстрыми протоками: 1^0—$1^1/_2{}^0$ ширин., $^1/_4{}^x$ — $^1/_2{}^x$ глубиною по каменистому дну. Берега обрывисты до 1^x вышиною надъ уровнемъ воды, съ порослями чащи. Р. Якшаганъ: 1^0—5^0 шириною, $^1/_2{}^x$ — 1^x глубиною, быстрота теченія 3 ф. с., дно каменистое. Берега низки. Р. Кумару: 25^0 шириною, $1^1/_2$ глубин., быстрота теченія 3 ф. с., дно каменистое. Въѣздъ и выѣздъ требуютъ разработки. Р. Кадачи: 3^0 шириною, $^3/_4{}^x$ глубин. Дно каменисто, берега низки. Р. Кумаръ: 10^0 шириною, $1^1/_4$ глубин.,

6.	7.	8.	9.

1.	2.	3.	4.	5.
			въ верхнемъ теченіи составляютъ препятствія въ долинѣ Уларена. Въ верховья сѣверной р. Талы проложенъ путь черезъ чащу, хребты и прочія, обозначенныя на кроки, препятствія. Спуски и подъемы пологи. Верхнее теченіе р. Талы трудно проходимо вслѣдствіе кочекъ и топей въ устьяхъ впадающихъ въ нее ручьевъ. Черезъ легко доступный массивъ тропа достигаетъ средняго теченія р. Талы и пролегаетъ сухою прибрежною луговою полосою. Перейдя на правый берегъ и миновавъ устье р. Ширничи, тропа поворачиваетъ въ долину южной р. Талы. Съ переходомъ въ долину р. Октаена тропа теряется въ зарослях и топяхъ. Истоки названной рѣчки лежатъ въ болотистомъ пониженіи хребта Ильхури - Алинь. На пути въ болотистую долину р. Талбачи—дикій, лѣсистый южный отрогъ Ильхури-Алиня. Обильныя водою боковыя пади увеличиваютъ трудность движенія по топкой долинѣ р. Талбачи. На 19-й верстѣ отъ верховій, съ лѣваго берега переходитъ торная тропа, вступающая черезъ 2 версты хода въ открытую, съ твердыми и сухими берегами долину р. Добкура. Переходя въ бродъ съ одного берега на другой, на 35-й верстѣ тропа раздваивается. Къ юго-западу—путь въ долину р. Алихэ (Альгихэ), развѣданный — уклоняясь къ востоку, поднимается на высоты и, послѣ не-	быстрота теченія $3^1/_2$ ф. с. Дно каменисто и мѣстами порожисто. Берега возвышаются надъ водою до 2 аршинъ, мѣстами въ уровень съ водою. Р. Уларенъ до 5^0 шириною, до 1^x глубиною, быстрота теченія 3 ф. с. Дно каменисто. Р. Сѣверную Талу до 4^0 шириною, до $^3/_4{}^x$ глубиною, дно каменисто. Высота береговъ до 1^x. Теченіе перемѣнное до $2^1/_2$ ф. с. Среднюю Талу (на картѣ Таха, Тахахэ): 10^0 шириною, 1^x глубиною, быстрота теченія $2^1/_2$ ф. с. Дно каменисто. Превышеніе береговъ надъ водою до 1^x. Р. Южную Талу до 10^0 шириною, $1^1/_4$ глубиною, быстрота теченія 3 ф. с. Дно каменисто; берега низки. Р. Октаенъ: 2^0 шириною, $^1/_2{}^x$ глубин. Дно каменисто; бе-

6.	7.	8.	9.

1.	2.	3.	4.	5.
			высокаго перевала, вновь вступаетъ въ долину рѣки Добкура. Миновавъ невысокіе увалы и вступивъ на мокрый лугъ, тропа теряется. На продолженіи направленія движеніе затрудняютъ высоты съ каменистыми скатами и выходомъ скалъ у самаго Добкура; чаща и образовавшіяся отъ разливовъ рѣки Добкура топи. Обозначившись вновь на сухомъ лугу, черезъ 16 верстъ хода тропа приводитъ къ броду черезъ р. Добкуръ, у фанзы на его правомъ берегу. Участокъ маршрута отъ устья Якшагана до фанзы на всемъ протяженіи допускаетъ движеніе пѣшихъ людей со вьюками. Исключая участокъ въ долинахъ рр. Октаена и Толбачи (мѣстами при помощи людей и припряжки), по пройденной тропѣ можетъ двигаться легкій колесный (двуколочный) обозъ. Отъ фанзы, черезъ всхолмленную и поросшую низкимъ дубнякомъ мѣстность, до д. Удяза пролегаетъ колесная дорога съ сильно врѣзанными колеями. Броды черезъ встрѣчные рѣки и ручьи препятствій въ малую воду не представляютъ; мостовъ нѣтъ. Спуски и подъемы легко проходимы. Грунтъ твердый, по преимуществу каменистый суглинокъ. Долины рѣкъ черноземны.	рега кочковаты и топки. Р. Толбачи до 5^0 шириною, $^3/_4{}^x$ глубиною, быстрота теченія 3 ф. с. Превышеніе береговъ $^3/_4{}^x$. Дно каменисто. Р. Добкуръ до 25^0 шириною, $1^1/_2{}^x$ глубиною, до 3 ф. с. быстрота теченія. Берега поросли тальникомъ; въѣзды и выѣзды удобны. Дно—галька. Р. Алихэ: $2^1/_2{}^0$ шириною, 1^x глубиною, 3 ф. с. быстрота теченія. Дно каменисто. Долина болотиста. Р. Даочи: 2^0 шириною, $^1/_2{}^x$ глубиною. Дно каменисто, берега низки. Р. Обганъ (Аокенъ): 5^0 шириною, 1^x глубин., быстрота теченія 3 ф. с. Дно каменисто, берега низки.
Д. Удяза (Ихали, Сихори) 50 дворовъ	637		Отъ Удязы, оставляя въ сторонѣ дд. Уйтангоу и Хуаписанъ, дорога под-	Р. Нонни. Переправа на лодкахъ (ботахъ) 4^0 дли-

6.	7.	8.	9.

1.	2.	3.	4.	5.
			ходитъ къ р. Ноннѣ, съ переправою на лодкахъ противъ г. Мергена. Отъ фанзы до Мергена развѣданная дорога удобопроходима всѣми родами войскъ и обозами лишь при усовершенствованіи переправы черезъ р. Нонни, хотя бы при помощи, стоящихъ у гор. Мергена, шаландъ. Ширина полотна 3—12^{x} . Остальныя данныя выражены чертежомъ.	ною, 1 1/2^{x} шириною. Продолжительность 4 минуты хода. Ширина 200^{0}, глубина до 4^{0}, быстрота теченія 3 ф. с. Берега пологи, въѣздъ и выѣздъ на переправѣ разработаны. Грунтъ береговъ песчаный.
Д. Уйтангоу, 8 дворовъ.	645			
Д. Хуаписанъ (Хуалусанза), 12 дворовъ.	650			
Г. Мергенъ. Квартиро-бивакомъ могутъ быть расположены: полкъ пѣхоты, батареи и сотня — одновременно. Центръ управленія областью. Станція телеграфной линіи Айгунъ—Цицикаръ. Узелъ путей.	657			

6.	7.	8.	9.

МАРШРУТЪ № 2.

Дорога Мергенъ—Цицикаръ *).

Дорога длиной 242 версты, изъ которыхъ 98 вер. Цицикаро-Благовѣщенскаго тракта и 144 версты проселка, идущаго почти параллельно тракту отъ Бордо до Лахачжана, а затѣмъ отъ дер. Джантуня (Такапха) до Цицикара.

Трактъ шириной отъ 9—18 шаговъ, а проселокъ—отъ 6 до 12 шаговъ, очень удобенъ для движенія обозовъ.

Дорога отъ Цицикара къ Мергену имѣетъ въ общемъ направленіе на сѣверо-востокъ.

Твердый, супесчаный особенно на участкѣ Хабай (Тахоботай)—Цицикаръ.

Дорога проходитъ по мѣстности открытой; на участкѣ отъ дер. Ироха до Мергена всхолмленной, а отъ Лахачжана до Цицикара совершенно равнинной.

Въ общемъ мѣстность позволяетъ движеніе войскъ по сторонамъ дороги.

Въ частности же:

1. Дорога Мергенъ—Ироха (38 верстъ) очень удобна для движенія, хотя и идетъ по переваламъ; лощины между перевалами вездѣ хорошо проходимы, сами перевалы покрыты небольшими кустами, а у дер. Баньчоуза (на 20 верстъ) даже дубовая роща; въ этомъ мѣстѣ по сторонамъ дороги движеніе затруднительно.

2. Дорога отъ Ирохи до Бордо, 48 верстъ (съ 38 по 86), проходитъ по подошвѣ праваго нагорнаго берега рѣки Лаульхэ, дорога весьма удобна благодаря своему грунту, исключеніе составляетъ на 52 верстѣ болотистая полоса между отдѣльными дворами деревни Туйбинчянъ.

3. Дорога отъ Бордо до Лахачжана—проселокъ, очень удобная для движенія съ твердымъ супесчанымъ грунтомъ, исключеніе составляютъ первыя шесть верстъ (86—92 вер.), здѣсь дорога пересѣкаетъ рѣку Немэръ и ея долину. Долина болотиста и изрѣзана протоками, озерами, а потому неудобная для движенія: этой дорогой черезъ долину ѣздятъ преимущественно зимой. Съ 93 вер. дорога на протяженіи 14 верстъ тянется вдоль подошвы лѣваго нагорнаго берега р. Немэръ; затѣмъ на 103 вер. проселокъ подымается на лѣвый берегъ р. Немэръ, на 106 верстѣ проселокъ у дер. Туку-дуй спускается въ долину р. Нонни и черезъ двѣ версты подымается на лѣвый нагорный берегъ р. Нонни и проходитъ по плоской нерельефной возвышенности до самаго Лахачжана.

4. Дорога отъ деревни Лахачжана до деревни Джантунь (Та-

*) Развѣдка офицеровъ Штаба Тыла Маньчжурскихъ арміи, 1903 г.

капха) 10 вер. — трактъ съ превосходнымъ полотномъ, проходитъ по долинѣ рѣки Нонни; лѣвый нагорный берегъ отходитъ отъ тракта на 3—4 версты къ востоку.

5. Дорога отъ дер. Джантунь (Такапха)—проселокъ, весьма удобный для движенія даже въ дождливое время; первыя 7 верстъ проселокъ перерѣзываетъ долину р. Нонни, а затѣмъ съ 144 вер. по 154 вер. проходитъ вдоль подошвы лѣваго нагорнаго берега рѣки Нонни, то подымаясь на скатъ, то спускаясь въ долину; съ 155 вер. до дер. Союшу (167 вер.) дорога уже идетъ по плоскому нагорному берегу рѣки; отъ дер. Союшу до дер. Янгдатунъ дорога снова спускается въ долину, представляющую громадную равнину, покрытую сочной травой.

6. Дорога отъ дер. Янгдатунъ (173 вер.) до дер. Хабай (Тахоботай (216 вер.) продолжаетъ быть хорошей и удобной, какъ и на предыдущихъ участкахъ, она проходитъ по равнинѣ въ весьма слабо выраженномъ рельефѣ.

7. Дорога отъ дер. Хабай (216 вер.) до гор. Цицикара (42 вер.) идетъ по равнинѣ, которая съ 228 вер. начинаетъ становиться по мѣрѣ приближенія къ Цицикару болѣе и болѣе холмистой. Грунтъ дороги дѣлается замѣтно песчанѣе, но остается въ общемъ удобнымъ для движенія; подъемовъ и спусковъ особенно крутыхъ нѣтъ.

Дорога Мергенъ — Цицикаръ на 8 верстѣ у дер. Динь пересѣкаетъ ручей-канаву, необходима постройка моста 1 саж. длины, такой же мостъ и на 20 вер. у дер. Баньчоуза черезъ такой же ручей. Отъ дер. Ироха до Бордо (съ 38 по 86 вер.) дорога проходитъ по правому берегу рѣки Лаульхэ.

На 52 вер. между отдѣльными дворами дер. Туйбинчянъ болотистый топкій лугъ; необходимо исправить дорогу насыпкой двухъ гатей, одну въ 30 саженъ, а другую въ 10 саженъ.

На 88 верстѣ дорога пересѣкаетъ р. Немэръ; моста и паромовъ нѣтъ; переѣздъ черезъ рѣку—бродъ глубиной по брюхо лошади; дно песчаное—твердое; ширина рѣки 50 саж.; скорость до 3′ въ секунду. Нагорные берега удалены на нѣсколько верстъ; надольные берега обрывисты, но не высоки (до 2 аршинъ). Необходимо построить мостъ на сваяхъ длиною 50 саженъ.

Дорога проходитъ по болотистой долинѣ; необходимо устройство гатей и настилки хворостомъ въ общемъ на протяженіи трехъ верстъ. Недостатка въ хворостѣ на мѣстѣ не будетъ.

Съ 131 вер. дорога до дер. Такапха проходитъ къ рукаву рѣки Нонни, а у самой дер. Такапха (136 вер.) и къ р. Нонни.

На 204 вер. дорога пересѣкаетъ незначительный ручей Пайдахэ, берега котораго пологи; теченіе слабо; глубина ничтожна, ширина до 2 саж., черезъ ручей неглубокій бродъ, съ твердымъ днемъ. Необходимо рядомъ съ бродомъ устроить двухсаженный на сваяхъ мостъ.

Мѣстность по сторонамъ дороги Мергенъ—Цицикаръ совершенно

открытая, пустынная, не населенная и не распаханная; пахоть только вблизи деревень; остальное пространство травянистая степь.

Рощи и жидкіе кустарники встрѣчаются: а) На всѣхъ перевалахъ между Мергеномъ и деревней Ироха. б) На 20 верстѣ къ югу отъ дер. Баньчоуза дорога проходитъ по хорошей дубовой рощѣ. в) Берега р. Лаулькэ во многихъ мѣстахъ покрыты кустами. г) Вблизи дер. Камха кустарникъ. д) На 87 верстѣ берега рѣки Немэра покрыты кустами. е) У дер. Хуанзядунь (на 130 вер.) роща. ж) На 131 по 136 вер. берега Нонни и ея рукава также покрыты кустами. з) На остальномъ пути встрѣчаются въ разныхъ мѣстахъ небольшія группы деревьевъ. и) У Цицикара—роща. і) Всѣ деревни окружены небольшими группами деревьевъ.

Продольныя дороги. На участкѣ Мергенъ—Бордо близкихъ боковыхъ путей нѣтъ.

Отдаленными же параллельными путями служатъ:

а) западнымъ—лѣвобережная по р. Нонни дорога Мергенъ—Бордо,

б) восточнымъ—дорога Мергенъ—Лаулькэ—Хотятунь—Бордо.

На участкѣ Бордо—Лахачжанъ—Цицикаръ трактъ; на участкѣ Лахачжанъ—Янгдатунъ тоже Цицикарскій трактъ и малоѣзженая дорога вдоль телеграфныхъ столбовъ.

На участкѣ Янгдатунъ — Цицикаръ къ западу Цицикарскій трактъ, а къ востоку кружная дорога Янгдатунъ—Ячжоу—Тисботунъ—Цицикаръ.

Поперечные пути. 1. Отъ дер. Ироха идетъ дорога на Лаулькэ, она связываетъ Цицикарскій трактъ съ дорогой Мергенъ—Хотятунь.

2. Отъ Бордо—дорога Бордо къ Нерги, составляя участокъ лѣвобережной дороги по р. Нонни, связываетъ трактъ съ правобережной дорогой р. Нонни. а) Дорога Бордо—Хотятунь по правому берегу р. Немэра, долина котораго населена, жители богаты, много скота и овса. б) Дорога Бордо—Хенантунь—Хотятунь проходитъ по лѣвому берегу р. Немэра по пустынной незаселенной мѣстности.

3. На 81 и 83 верстѣ идутъ пути въ дер. Ячжоу.

4. На 204 верстѣ дорога на Тахарчжанъ и Сандіазу, т.-е. въ пункты, находящіеся на трактѣ, а на 208—210 вер. идутъ дороги изъ Тахарчжанъ (на Цицикарскій трактъ) въ пункты, лежащіе на параллельномъ пути Ячжоу — Цицикаръ, а отъ дер. Фынтунь (на 223 вер.) идетъ дорога къ Цицикару черезъ деревни, лежащія восточнѣе рекогносцированнаго пути.

Г. Мергенъ.

д. Синхадинъ	6 верстъ	10 дворовъ	1 колодецъ.
„ Чангонды	8 „	19 „	2 „
„ Банчоуза	20 „	17 „	2 „

д. Ироха	38	верстъ	15	дворовъ	4	колодца
„ Туй-бинъ-чанъ	51	„	4	„	2	„
„ Камха	63	„	50	„	14	„
г. Бордо	86	„	150	„	38	„
д. Хенантунь	93	„	30	„	8	„
„ Тукудуй	109	„	80	„	20	„
„ Хуанзядунь	113	„	13	„	3	„
„ Дукъ-фанза	119	„	10	„	2	„
м. Лахачжанъ	124	„	250	„	30	„
„ Чентунь	133	„	8	„	2	„
„ Джантунь	135	„	30	„	8	„
„ Эльдагуанза	154	„	10	„	6	„
„ Сяошу	167	„	70	„	13	„
„ Янгдатунъ	173	„	80	„	21	„
„ Удяза	187	„	12	„	5	„
„ Шухэ	198	„	2	„	1	„
„ Тахартунъ	206	„	29	„	7	„
„ Хабай	216	„	21	„	6	„
„ Фынтунь	223	„	14	„	4	„
„ Хуугооту	230	„	6	„	3	„
г. Цицикаръ	240	„	—	„	—	„

Въ общемъ на дорогѣ Мергенъ—Цицикаръ и по сторонамъ ея населенныхъ пунктовъ мало, при чемъ особенно мало на участкѣ Мергенъ—Бордо, отъ Бордо къ Цицикару количество поселковъ увеличивается съ приближеніемъ къ Цицикару.

Населеніе смѣшанное: маньчжуры, дауры, солоны и китайцы, послѣдніе по городамъ и мѣстечкамъ. Населеніе, какъ это мной изложено въ докладѣ, при семъ прилагаемомъ, настроено не особенно къ намъ хорошо и требуетъ при обращеніи съ нимъ строгости.

Позиціи: фронтомъ на югъ на 8 верстѣ у дер. Чангонды на корпусъ; на 86 вер. у гор. Бордо тоже на корпусъ; на 187 верстѣ у дер. Удяза на дивизію; у дер. Хабай—тоже на дивизію. Аріергардныя позиціи находятся: на 12 верстѣ, на 61 верстѣ, на 71 вер. (для полка), на 108 верстѣ; у дер. Дукфамза, у дер. Янгдатунъ, у дер. Шухэ, у дер. Тахартунъ, у дер. Хуугооту, на линіи дер. Эльтунъ—Вантунъ.

Въ топливѣ особаго недостатка не будетъ, особенно на участкѣ отъ дер. Такахча до Мергена, на участкѣ же Цицикаръ — Такапха имѣется въ деревняхъ помимо гаоляна кизякъ въ достаточномъ количествѣ.

Дорога для движенія удобна, твердый грунтъ, значительныхъ исправленій не требуетъ; воды достаточно, есть и топливо, хотя населенные пункты и рѣдки, но въ рабочихъ рукахъ особенныхъ нуждъ не будетъ; сѣна очень много, мясо можетъ быть или куплено по

дорогой цѣнѣ и въ крайнемъ случаѣ взято по реквизиціи; овесъ и прочіе продукты должны быть заготовлены заблаговременно.

Мергенское фудутунство и населеніе р. Немэра осенью и зимой могутъ дать нужные запасы для нашихъ войскъ, купить нужно заблаговременно, такъ какъ ранней весной и лѣтомъ средства страны бываютъ истощены и на покупку нельзя разсчитывать.

МАРШРУТЪ № 3.

Дорога Благовѣщенскъ—Цицикаръ 455 вер. *).

Дорога изъ Благовѣщенска въ Цицикаръ въ случаѣ военныхъ дѣйствій будетъ служить единственнымъ путемъ наступленія нашихъ силъ изъ Амурской области въ глубь Маньчжуріи.

Г. Благовѣщенскъ—д. Сы-дя-дза 10 верстъ.

Китайскихъ паромныхъ переправъ черезъ Амуръ имѣется въ Благовѣщенскѣ нѣсколько, главная находится на западномъ концѣ города, около провіантскихъ сараевъ, противъ дер. Б. Сахалянъ. Въ этомъ мѣстѣ Амуръ въ среднюю воду шириною около 1 версты, глубина на фарватерѣ около 15 фут. Для посадки войскъ никакихъ приспособленій ни на нашемъ, ни на китайскомъ берегу нѣтъ, что является крайне неудобнымъ, въ особенности при необходимости перевозить повозки и лошадей. Переправа съ посадкой и высадкой продолжится около 1 часа.

М. Б. Сахалянъ служитъ весьма оживленнымъ пунктомъ торговли съ Благовѣщенскомъ. Здѣсь живетъ много купцовъ, торгующихъ скотомъ (главные Фу-канъ и Се-лэ) и хлѣбомъ. Жилыхъ строеній въ Сахалянѣ около 150, жителей же, смотря по времени года, отъ $1^1/_2$—3 тысячъ человѣкъ. Какъ уже сказано, большинство жителей занимается торговлей, кромѣ того нѣкоторые занимаются извознымъ промысломъ, огородничествомъ и затѣмъ въ Сахалянѣ всегда много китайцевъ безъ опредѣленныхъ занятій, пришлыхъ, ищущихъ работы или занимающихся темными дѣлами. Въ Сахалянѣ есть 2 кумирни, телеграфная станція—конечный пунктъ датской линіи, идущей изъ Пекина, черезъ Мукденъ, Бодунэ, Цицикаръ, Мергенъ и Айгунъ.

Изъ Б. Сахаляна идетъ дорога въ Айгунъ, направляясь прямо на югъ и держась приблизительно параллельно теченію Амура. Дорога хорошая, грунтъ твердый, супесчаный.

Въ 4 верстахъ отъ Б. Сахаляна дорогу пересѣкаетъ рѣчка Хэранъ-Хэ, черезъ которую имѣется исправный мостъ. Рѣчка въ среднюю воду всюду проходима въ бродъ, вода годна для питья, берега не топкіе. За мостомъ, нѣсколько въ сторонѣ отъ дороги, лежитъ деревня Хэранъ-тунъ. Дворовъ 14, жителей около 75 душъ обоего пола. Деревня на видъ бѣдная, жители занимаются преимущественно огородничествомъ и извозомъ.

Въ 6 верстахъ дальше, на берегу рѣки Си-дя-дза лежитъ большая и на видъ очень богатая деревня *Си-дя-дза* или по-маньчжурски *Чекэ-дза*. Дворовъ 150, жителей около 800 душъ обоего пола.

---

*) Развѣдки 1899 года.

Жители занимаются хлѣбопашествомъ, сѣютъ преимущественно овесъ. Запасовъ сѣна, овса, топлива и пшеницы много. Рѣка Си-дя-дза около 5 саженъ ширины и 1—3 ф. глубины. Вода въ дождливое время быстро прибываетъ и столь же быстро убываетъ. Черезъ рѣчку есть мостъ, вполнѣ исправный, 6 саж. длины, 2 саж. ширины. Вода очень хорошая. Мѣста для бивака есть вблизи деревни на обѣихъ сторонахъ рѣки, въ особенности на лѣвомъ, болѣе возвышенномъ берегу.

Дер. Си-дя-дза—г. Айгунъ 23 версты.

За рѣкой Си-дя-дза дорога идетъ около 1/4 версты черезъ мелкій лѣсъ и кустарникъ по болотистому грунту. Здѣсь во время дождей придется въ нѣкоторыхъ мѣстахъ набросать хворосту для проѣзда повозокъ. Затѣмъ дорога подымается на плато, по которому идетъ по твердому песчаному грунту около 8 верстъ, направляясь на юго-западъ и держась около 2—3 верстъ отъ Амура. Около холма Калу-Шанъ (носовая гора), возвышающагося не болѣе 10 саж. надъ уровнемъ Амура, дорога поворачиваетъ къ Амуру и спускается къ дер. *Обро-Токсо*. Отсюда до г. Айгуна около 14 верстъ, при чемъ дорога раздѣляется на двѣ вѣтви—одна идетъ вдоль Амура, другая нѣсколько западнѣе по скатамъ прибрежныхъ возвышенностей, спадающихъ къ рѣкѣ пологими отрогами, раздѣленными на этомъ участкѣ 5 неглубокими оврагами. Овраги эти въ половодье и въ дождливое время наполняются водой, отчего движеніе, въ особенности по нижней дорогѣ, становится затруднительнымъ. По верхней дорогѣ движеніе легче, но въ мѣстахъ, гдѣ она пересѣкается оврагами, во время разливовъ придется для прохода артиллеріи и обозовъ сдѣлать нѣкоторыя приспособленія. На склонахъ прибрежныхъ возвышенностей, около самаго Амура, лежатъ слѣдующія деревни: *Обро-Токсо* или *Калу-Шанъ*, дворовъ 64, *У-да-гоу* (5-й оврагъ) дворовъ 50, *Сы-да-гоу* (4-й оврагъ) двор. 80, *Санъ-да-гоу* (3-й оврагъ) дворовъ 86, *Эль-да-гоу* (2-й оврагъ) дворовъ 42 и *Ту-да-гоу* (1-й оврагъ) дворовъ 20. Всѣ эти деревни населены маньчжурами и китайцами, занимающимися хлѣбопашествомъ, извозомъ и торговлею. Деревни на видъ зажиточныя, сѣютъ преимущественно буду и овесъ.

Г. Айгунъ тянется вдоль самаго берега Амура на протяженіи около 3 1/2 верстъ. Домовъ въ городѣ около 1,000, населенія смотря по времени года отъ 6 до 10 тысячъ. Болѣе подробное описаніе этого города будетъ помѣщено ниже.

Отъ г. Айгуна до дер. Іе-дзя-тунъ 17 верстъ.

Отъ г. Айгуна начинается почтовый трактъ черезъ г. Мергенъ, Бордо въ Цицикаръ и далѣе черезъ Бодунэ, Мукденъ въ Пекинъ. Трактъ этотъ раздѣленъ на станціи, которыя расположены въ разстояніи отъ 30—50 верстъ одна отъ другой. Самый трактъ является простой проселочной дорогой, которая нигдѣ никѣмъ не исправляется и состояніе которой находится въ полной зависимости отъ условій мѣстности, по которой она проходитъ, и отъ времени года.

Отъ Айгуна дорога сначала идетъ на западъ мимо кладбища, около котораго поворачиваетъ на югъ черезъ сильно болотистую лощину, которая въ дождливое время представитъ затрудненія для движенія артиллеріи и обозовъ. Изъ лощины дорога поднимается на плато мимо кладбища и рощи и идетъ затѣмъ по совершенно ровной и сухой мѣстности до д. Ту-чжанъ. Обработанныхъ полей по дорогѣ мало. По сторонамъ виднѣются деревни, на западѣ *Передняя* и *Задняя Ла-іе-дзя* (дв. 20 и 14) и на востокъ *Янъ-тунъ-дися* дворовъ 15, д. Ту-чжанъ (въ переводѣ первая станція) лежитъ въ сторонѣ отъ дороги на холмѣ, скрытая въ рощѣ. Деревня бѣдная, дворовъ 16, запасовъ никакихъ нѣтъ (изъ деревни въ Айгунъ ведетъ кромѣ тракта еще дорога черезъ д. Передняя и Задняя Ла-іе-дзя, которая идетъ мимо кладбища у Айгуна въ обходъ города съ западной стороны до дер. Ту-дагоу).

Отъ д. Ту-чжанъ дорога спускается въ долину р. Гунъ-бира, которая протекаетъ въ разстояніи около 1½ в. отъ деревни.

Рѣка Гун-бира (графская рѣка) течетъ въ общемъ направленіи съ юго-запада на сѣверо-востокъ и по разсказамъ мѣстныхъ жителей впадаетъ въ Амуръ противъ нашего поселка Константиновскаго (при впаденіи въ Амуръ рѣка эта извѣстна нашимъ казакамъ подъ именемъ Лѣсной). Рѣка горнаго характера, течетъ по каменистому руслу. Ширина ея здѣсь около 6 саженъ, проходима въ бродъ; въ дождливое время она быстро разливается и затопляетъ долину, переправа совершается тогда на лодкахъ.

На правой сторонѣ рѣки около дороги лежитъ дер. *Лау-чжанъ* (въ переводѣ старая станція), дворовъ 7, бѣдная, запасовъ никакихъ. Здѣсь прежде была станція, но, вслѣдствіе разливовъ рѣки, ее перенесли въ дер. Ту-чжанъ. Въ верстахъ 6 къ юго-западу отъ дороги, въ долинѣ Гунъ-биры, расположены двѣ деревни западная и сѣверная *Ганза* (дворовъ около 20 въ каждой). Отъ д. Лау-чжанъ дорога идетъ по нѣсколько возвышающейся мѣстности черезъ деревни Хунъ-чи-инъ-дзя (10 дворовъ) и Іе-дзя-тунъ (дворовъ 20). Обѣ эти деревни почти сплошь состоятъ изъ постоялыхъ дворовъ, крайне бѣдныхъ и грязныхъ. Въ 1½ верстахъ отъ д. Іе-дзя-тунъ протекаетъ ручей (безъ названія), около котораго есть мѣста, удобныя для бивака.

Отъ дер. Іе-дзя-тунъ до д. Эль-лунъ-тунъ 26 верстъ.

Приблизительно въ 1½ верстахъ отъ ручья лежитъ деревушка *Сяо-люй-тунъ*, дв. 3, а рядомъ съ нею лежитъ дер. *Лянъ-дзянъ-тунъ*, дв. 7. Обѣ деревни бѣдныя съ полуразвалившимися хатами. Къ западу верстахъ въ 5 виднѣется дер. *Си-чжоу*, дв. 25.

Отъ дер. Лянъ-дзя-тунъ начинается мѣстами довольно крутой подъемъ на отроги Хинганскаго хребта. Подъемъ тянется версты на 3. Затѣмъ дорога идетъ по двумъ возвышенностямъ, раздѣленнымъ впадиной съ мокрымъ и вязкимъ дномъ, и спускается въ крутой оврагъ р. *Гауза-хэ*. Спускъ въ оврагъ совершенно не разработанъ и мѣстами

такъ крутъ, что повозки нужно сильно тормозить. Дорога тутъ очень плохая, въ особенности въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ она врѣзывается въ почву. Рѣка *Гауза-хэ* по разсказамъ мѣстныхъ жителей впадаетъ въ Гунъ-биру. Ширина ея здѣсь около 2 саженъ, дно каменистое, вода очень чистая, проходима въ бродъ, но, какъ всѣ горныя рѣчки, сильно разливается и тогда является трудно преодолимымъ препятствіемъ для движенія.

Подъемъ на другую сторону оврага менѣе крутой. Тутъ на вершинѣ стоитъ кумирня *До-гоуза*, при которой имѣется постоялый дворъ.

Отъ кумирни До-гоуза до дер. *Элъ-лунъ-тунъ* 11 верстъ. Дорога все время идетъ по холмамъ, раздѣленнымъ лощинами съ мокрымъ дномъ. Въ дождливое время въ этихъ лощинахъ придется для прохода повозокъ и артиллеріи сдѣлать гати или насыпать фашиннику. Матеріала для послѣдняго много на мѣстѣ, такъ какъ всѣ окрестные холмы и возвышенности покрыты мелкимъ лѣсомъ и кустарникомъ. Въ нѣкоторыхъ лощинахъ черезъ болотистыя пространства были устроены гати и мосты, но все это въ настоящее время пришло въ полную негодность. Крутыхъ спусковъ и подъемовъ (кромѣ оврага До-гоуза) нѣтъ. Дер. Эль-лунъ-тунъ (д. двойного дракона), дв. 35, на берегу р. Эль-лунъ-хэ (р. двойного дракона). Рѣка горнаго характера течетъ по каменистому руслу, ширина здѣсь около 6 саженъ. Моста нѣтъ, но въ среднюю воду рѣка проходима почти всюду въ бродъ. Д. Элъ-лунъ-тунъ бѣдная, жители жалуются на падежъ скота и на неурожай за послѣдніе 4 года. Запасовъ никакихъ, обработанныхъ полей тоже не видно. Мѣсто для бивака—пройдя деревню, на берегу рѣки.

Отъ д. Элъ-лунъ-тунъ до д. Санъ-чжанъ 26½ верстъ.

Отъ деревни Элъ-лунъ-тунъ дорога идетъ въ юго-западномъ направленіи все время по горной странѣ, по холмамъ и возвышенностямъ. Крутыхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ, но въ лощинахъ и долинахъ часто попадаются или ручьи съ болотистыми берегами или болотистыя мѣста, которыя въ дождливое время придется засыпать хворостомъ. Въ 9 верстахъ отъ Эль-лунъ-туна лежитъ деревня Элъ-чжанъ (въ переводѣ вторая станція), дворовъ 40, крайне бѣдная, запасовъ никакихъ, скотъ весь вымеръ, во всей деревнѣ нѣтъ ни одной лошади. За деревней протекаетъ рѣка *Эію-хэ* (рѣка страшной рыбы). Рѣка горнаго характера, шириной до 6 саженъ, вода чистая, хорошая, въ среднюю воду проходима въ бродъ, во время дождя быстро и сильно разливается.

Въ 9 верстахъ отъ деревни Элъ-чжанъ расположена кумирня Ши-ту-мяо (каменная святыня). На холмѣ деревянная кумирня, а внизу 2 большихъ гранитныхъ камня (мужское и женское начало), къ которымъ отовсюду стекаются женщины, страдающія безплодіемъ.

Отъ кумирни дорога попрежнему идетъ по холмамъ, поросшимъ мелкимъ лѣсомъ, и спускается наконецъ въ долину р. Ку-муръ-хэ, на

берегу которой расположена дер. Санъ-чжанъ. Рѣка Ку-муръ-хэ, горный потокъ, шириною 5—10 саженъ, глубиною отъ 2—10 фут., стремительно катится по каменистому руслу. Сильно разливается во время дождей и весной при вскрытіи и тогда представляетъ серьезное препятствіе для движенія. По разсказамъ мѣстныхъ жителей р. Ку-муръ-хэ принимаетъ въ себя рѣки Элъ-лунъ-хэ и Э-ію-хэ.

Деревня *Санъ-чжанъ* (въ переводѣ третья станція), дв. 60. На видъ болѣе зажиточная деревня, чѣмъ всѣ расположенныя до сихъ поръ отъ Айгуна. Можно разсчитывать на кое-какіе запасы ячменя, буды, сѣна, но не въ большомъ количествѣ. Жители занимаются хлѣбопашествомъ, извозомъ и содержаніемъ постоялыхъ дворовъ. Удобное для бивака мѣсто, пройдя деревню, около рѣки.

Отъ д. Санъ-чжанъ до кумирни Лао-іе-мяо 20,6 версты.

Отъ д. Санъ-чжанъ дорога все время (около 18 верстъ) идетъ по долинѣ р. Ку-муръ. Долина, шириною отъ 200 саж. до 5—6 верстъ, окаймлена горными массивами, которые держатся ближе лѣваго берега рѣки; къ правому берегу они подходятъ только въ двухъ мѣстахъ около дер. Да-хэя и версты 3 выше этой деревни.

Дорога сначала очень хорошая, почва каменистая. Въ 1½ верстахъ отъ д. Санъ-чжанъ къ правому берегу рѣки подходитъ вплотную горный массивъ, вышиною до 300 фут. съ совершенно отвѣснымъ скатомъ, вслѣдствіе чего дорога бродомъ (глубина въ малую воду около 2 фут.) переходитъ на лѣвую сторону рѣки и идетъ тамъ около 1 версты до д. Да-хэ-я.

Деревня *Да-хэ-я* (въ переводѣ д. большой рѣки) маленькая, дв. 9, жители не занимаются хлѣбопашествомъ, а выдѣлываютъ кустарнымъ способомъ китайскія арбы.

Отъ д. Да-хэ-я дорога бродомъ (глубиною около 2 фут. въ мелкую воду) снова переходитъ на правый берегъ рѣки, при чемъ подъемъ на берегъ довольно крутой и затруднительный. Около 3 верстъ выше прибрежная скала подходитъ вплотную къ руслу рѣки, и дорога идетъ тутъ на разстояніи приблизительно полверсты по участку, покрытому сплошь кучами камней и заливаемому рѣкой при малѣйшемъ ея подъемѣ. На случай прохода войскъ, здѣсь придется произвести предварительно серьезныя работы или же проложить обходной путь, такъ какъ въ настоящемъ видѣ эти полверсты для артиллеріи и обозовъ непроходимы. Послѣ этого дефиле дорога подымается на прибрежное плато и идетъ, все время подымаясь, по твердому каменистому грунту, пересѣкаемая мѣстами незначительными ручьями. Въ 16—17 верстахъ отъ д. Санъ-чжанъ дорога, направлявшаяся все время на юго-западъ, поворачиваетъ на западъ и пересѣкаетъ снова рѣку Ку-муръ, какъ разъ въ томъ мѣстѣ, гдѣ въ нее впадаетъ рѣчка Санъ-ши-ли-хэ (въ переводѣ двадцативерстная рѣка). Обѣ рѣчки тутъ незначительныхъ размѣровъ, глубина ихъ не болѣе полфута.

Затѣмъ начинается подъемъ на главный Хинганскій перевалъ,

на высшей точкѣ котораго (1,830 ф.) стоитъ кумирня Лао-іе-мяо. Сначала подъемъ не затруднительный, но затѣмъ на протяженіи 1½—2 вер. дорога вся усыпана камнями, размыта ручьями и мѣстами очень крута. Здѣсь въ нѣкоторыхъ мѣстахъ дорогу придется исправить.

На вершинѣ хребта стоитъ кумирня Лао-іе-мяо. При кумирнѣ постоялый дворъ, но кромѣ сѣна ничего достать нельзя. Вода—изъ колодца, который вырытъ на склонѣ, шагахъ въ 200 отъ кумирни. Воды въ колодцѣ мало. Бивакъ всего лучше расположить на западномъ склонѣ горы около одного изъ многочисленныхъ ручьевъ, протекающихъ тамъ.

Переходъ этотъ хотя и небольшой, всего 20,6 версты, но довольно затруднительный, въ виду описанныхъ уже свойствъ дороги и въ виду того, что все время приходится подыматься (дер. Санъ-Чжанъ лежитъ на 1,220 ф. надъ уровнемъ моря, а кумирня Лао-іе-мяо на высотѣ 1,830 ф. надъ уровнемъ моря). Всѣ склоны горъ покрыты рѣдкимъ лѣсомъ преимущественно березой, дубомъ и вязомъ.

Отъ кумирни Лао-іе-мяо до деревни Сы-чжанъ 22,5 вер.

Отъ кумирни начинается, на протяженіи около 7 верстъ, спускъ съ главнаго перевала въ долину р. Мона-хэ (или Альтеръ-хэ). Спускъ пологій и удобный, пересѣкается нѣсколькими ручейками. Спустившись на дно пади, которая образуется горными хребтами, дорога идетъ вдоль рѣки Мона и пересѣкаетъ ее въ бродъ въ 2 мѣстахъ, на 8 и на 11 вер. отъ кумирни. На 9 верстѣ отъ кумирни въ р. Мона впадаетъ р. Пали-хэ (8-ми верстная рѣка). Здѣсь когда-то былъ заложенъ г. Синъ-анъ-чинъ, въ которомъ предполагалось сосредоточить управленіе ороченами, манеграми и другими бродячими въ Хинганскихъ горахъ народами. Но лѣтъ 8 тому назадъ городъ сгорѣлъ, и теперь на этомъ мѣстѣ стоятъ всего три фанзы. Въ 11 верстахъ отъ кумирни Лао-іе-мяо дорога снова переходитъ въ бродъ на правую сторону рѣки Мона. Рѣка затѣмъ удаляется отъ дороги и верстъ 5 течетъ по сильно болотистой долинѣ, дорога же идетъ по нагорью и передъ деревней Сы-чжанъ по узкому дефиле, образуемому рѣкой и горнымъ отрогомъ. Проходъ здѣсь довольно затрудненъ вслѣдствіе массы набросанныхъ камней.

Деревня *Сы-чжанъ* (въ переводѣ 4 станція), дворовъ 120, тянется вдоль праваго берега р. Мона на 1½ версты. Деревня богатая, есть запасы сѣна, буды, овса. Мѣсто удобное для бивака на западномъ концѣ деревни, на лѣвомъ берегу Мона.

Отъ д. Сы-чжанъ до дер. Мона-хэ 23 версты.

Изъ деревни Сы-чжанъ въ деревню Мона-хэ ведутъ двѣ дороги, одна по берегу рѣки черезъ дер. Санъ-ши-ли-хэ-тунъ, другая по діагонали черезъ д. Эль-ши-ли-хэ-тунъ. Послѣдняя дорога короче и лучше. Она ведетъ по холмамъ съ пологими подъемами и спусками. За д. Эль-ши-ли-хэ-тунъ она переходитъ на правую сторону р. Мона и, соединившись съ первой дорогой, идетъ параллельно рѣки до дер. Мона-хэ.

Дер. *Санъ-ши-ли-хэ-тунъ*, двор. 21, и *Эль-ши-ли-хэ-тунъ*, двор. 24

(въ переводѣ 30 вер. и 20-верстная по рѣкѣ деревня), бѣдныя, запасовъ никакихъ нѣтъ. Пашенъ по дорогѣ видно очень мало. Лѣсу на склонахъ горъ тоже мало, вообще этотъ склонъ Хингана гораздо бѣднѣе лѣсомъ, чѣмъ Амурскій склонъ.

Дер. *Мона-хэ* дворовъ 68, на видъ бѣдная, запасовъ не видно, скота мало, пашенъ въ окрестностяхъ мало. Мѣста удобныя для бивака на берегу рѣки Мона на западномъ и восточномъ краяхъ деревни.

Дер. *Цинь-дзя-тунъ* лежитъ на лѣвомъ берегу р. Мона, въ сторонѣ отъ дороги. Дворовъ въ ней 10; всѣ жители деревни члены одной семьи, по фамиліи которой деревня носитъ названіе.

Рѣка *Мона-хэ* на этомъ участкѣ течетъ мѣстами въ болотистыхъ берегахъ и достигаетъ ширины отъ 5—15 саженъ, при глубинѣ въ среднюю воду до 7—10 футъ. Броды имѣются во многихъ мѣстахъ, самые удобные, глубиною до 1½ ф. около деревенъ: Си-чжанъ, Санъ-ши-ли-хэ-тунъ, Эль-ши-ли-хэ-тунъ и Мона-хэ. За деревней Мона-хэ рѣка Мона поворачиваетъ на сѣверо-западъ и впадаетъ затѣмъ въ рѣку Коро-хэ.

Отъ дер. Мона-хэ до дер. Коро-чжанъ 21 верста.

Дорога идетъ по холмистой, усѣянной камнями и валунами, мѣстности по твердому грунту. На 8 верстѣ вдоль дороги тянется дер. *Шитоу-гоуза*, черезъ которую протекаетъ ручей одинаковаго названія. Деревня довольно зажиточная, дворовъ 62. Черезъ ручей Шитоу и его болотистую долину проложена гать, которая потребуетъ поправки на случай прохода артиллеріи и обозовъ. За ручьемъ дорога идетъ черезъ нѣсколько сѣдловинъ съ пологими краями и спускается затѣмъ въ долину рѣки Коро-хэ, на лѣвомъ берегу которой расположена деревня Коро-чжанъ.

Рѣка *Коро-хэ* шириной 10—15 саженъ, глубиной до 2 саженъ, теченіе до 4 въ секунду. Бродъ около деревни удобный съ пологимъ спускомъ и подъемомъ, глубиной до 1½ фут. въ среднюю воду. Рѣка Коро-хэ течетъ въ сѣверо-западномъ направленіи и, соединившись съ рѣкой Мона-хэ, поворачиваетъ на западъ и юго-западъ и впадаетъ въ р. Нонни. Дно рѣки каменистое, берега мѣстами болотистые, вода чистая и прозрачная. Въ общемъ по размѣрамъ своимъ рѣка эта можетъ представить препятствіе для наступленія значительныхъ отрядовъ войскъ.

Дер. Коро-чжанъ (въ переводѣ станція Коро), дворовъ 98, зажиточная, жители занимаются хлѣбопашествомъ, есть запасы буды, овса и ячменя.

Приблизительно въ 4 верстахъ къ югу отъ деревни возвышается сопка потухшаго вулкана. Мѣстные жители называютъ его Мао-юнъ-шанъ, что въ переводѣ значитъ гора, покрытая тучами или паромъ. Сопка имѣетъ рѣзко очерченную конусообразную форму. Кратеръ весь заваленъ камнями и заросъ, какъ и скаты горы, мелкимъ лѣсомъ и кустарникомъ.

Около дер. Шитоу-гоуза, въ 1½ верстахъ къ сѣверу отъ дороги, возвышается другая сопка, конусообразной формы. Сопки эти составляютъ продолженіе такъ называемыхъ девяти холмовъ „Уюнъ-холдонги", девяти вулкановъ, которые по свидѣтельству китайскихъ лѣтописей дѣйствовали еще въ прошломъ столѣтіи. Среди мѣстнаго населенія объ изверженіяхъ этихъ вулкановъ никакихъ преданій не осталось и они даже не могли понять, что это такое „огнедышащія" горы. Разсказываютъ только, что по временамъ изъ вершины горы подымается паръ, что всегда означаетъ, что на другой день будетъ дождь. Мѣстъ, удобныхъ для бивака на берегу рѣки, не доходя деревни, много.

Отъ д. Коро-чжанъ до д. Дунъ-гуанъ-ди 29,3 версты.

Отъ д. Коро-чжанъ дорога идетъ по твердому грунту, по холмамъ и мелкимъ возвышенностямъ, не представляя для движенія никакихъ затрудненій. Мѣстность постепенно начинаетъ терять горный характеръ. Возвышенностей и холмовъ съ очень пологими скатами, рѣзко очерченныхъ горъ и долинъ нѣтъ. Исчезаетъ тоже и растительность, отдѣльные рощицы и кусты попадаются только около деревень. Въ низинахъ между холмами встрѣчаются мочежины, которыя въ дождливое время могутъ затруднить движеніе тяжелыхъ повозокъ. Воздѣланныхъ полей мало, деревни бѣдныя. Въ 14—15 верстахъ отъ д. Коро-чжанъ лежитъ д. *Тугауза* (въ переводѣ первая впадина), дворовъ 10, деревня бѣдная, запасовъ никакихъ, вода изъ 2 колодцевъ не особенно хорошая. Въ 10 верстахъ дальше лежитъ д. *Сы-ши-литунъ* (д. 40 ли, такъ какъ отсюда считается 40 ли—20 верстъ до Мергена), дв. 16, тоже очень бѣдная на видъ, вода въ 2 колодцахъ нехорошая. Между дер. Сы-ши-ли-тунъ и дер. Дунъ-гуанъ-ди тянется болотистая равнина, которая въ дождливое время очень трудно проходима для тяжелыхъ повозокъ, тутъ придется сдѣлать гать. Дер. Дунъ-гуанъ-ди (въ переводѣ западное казенное мѣсто), дв. 48, есть кое-какіе запасы, но въ очень ограниченномъ количествѣ. Колодцевъ 6, вода въ нихъ сносная. Мѣсто для бивака удобнѣе всего выбрать на западномъ концѣ деревни около кумирни, гдѣ имѣется и глубокій новый колодецъ.

Отъ дер. Дунъ-гуанъ-ди до г. Мергена 13,4 версты.

Дорога отъ Дунъ-гуанъ-ди идетъ по открытой, совершенно безлѣсной мѣстности, по пологимъ холмамъ. Между холмами встрѣчаются мокрыя мѣста. Городъ Мергенъ виденъ издали, верстъ за 6. Въ 1½ верстахъ отъ него дорога спускается въ долину рѣки Нонни. У самаго спуска болотистое мѣсто, которое въ дождливое время придется приспособить для проѣзда тяжелыхъ повозокъ. Тутъ же возвышается полуразрушенная арка, около которой устраивается торжественная встрѣча начальствующихъ лицъ, посѣщающихъ городъ.

Городъ Мергенъ расположенъ на лѣвомъ берегу р. Нонни, которая дѣлаетъ тутъ значительное колѣно. Городъ мало чѣмъ отличается отъ деревни. Жителей въ немъ 3—4 тысячи, жилыхъ домовъ до 400.

Подробное описаніе города будетъ помѣщено ниже. Удобныхъ мѣстъ для бивака много на окраинѣ города по берегу р. Нонни.

Отъ г. Мергена до д. Бань-чауза 19 верстъ.

Дорога изъ Мергена направляется прямо на югъ и идетъ по твердому супесчаному грунту, по слегка всхолмленной мѣстности. Въ низинахъ между холмами попадаются ручьи и мочежины, но по незначительности своихъ размѣровъ, они серьезнаго препятствія для движенія представить не могутъ. Въ 5 верстахъ отъ Мергена лежитъ дер. Синъ-гуанъ-ди (въ переводѣ новооткрытое казенное мѣсто), дворовъ 18, на видъ крайне бѣдная. Въ $2^1/_2$ верстахъ далѣе д. *Чанъ-гуанъ-ди* (въ переводѣ переднее казенное мѣсто), двор. 60, деревня болѣе зажиточная. Въ $11^1/_2$ верстахъ далѣе лежитъ дер. *Бань-чауза* (въ переводѣ тесовый мостъ), дв. 32, деревня бѣдная. Вода берется изъ 4 колодцевъ. Рѣка Нонни по разсказамъ мѣстныхъ жителей отстоитъ отъ деревни Бань-чауза на 17 верстъ. Дороги изъ деревни къ рѣкѣ нѣтъ. Около д. Бань-чауза маленькій лѣсокъ, на остальномъ пространствѣ мѣстность лишена древесной растительности, только около деревень имѣются искусственно разведенныя рощицы, тщательно оберегаемыя мѣстными жителями. Удобное для бивака мѣсто — на южной оконечности деревни.

Отъ д. Бань-чауза до д. Ильха-чжанъ 18 верстъ.

Дорога все время хорошая, по твердому грунту, по слегка всхолмленной мѣстности, не представляющей движенію никакихъ затрудненій. Окрестные холмы и возвышенности совершенно голы, только изрѣдка попадаются незначительныя группы мелкаго кустарника.

Дер. *Ильха-чжанъ* (въ переводѣ одиноко стоящая станція), дв. 35, бѣдная, запасовъ нѣтъ, вода изъ 4 колодцевъ. Удобное мѣсто для бивака на полянѣ за деревней. До р. Нонни мѣстные жители считаютъ 35 верстъ, дорогъ туда нѣтъ.

Отъ д. Ильха-чжанъ до д. Камха-чжанъ 23,5 версты.

Мѣстность, по которой идетъ дорога, принимаетъ все болѣе степной характеръ. Холмы становятся положе, древесной растительности нигдѣ никакой; зато пастбища хорошія. Дорога все время хорошая, при чемъ движеніе возможно и по сторонамъ дороги. Верстахъ въ 6 отъ д. Ильха-чжанъ около дороги замѣтны слѣды вала. Мѣстные жители говорятъ, что тутъ когда-то стояли войска. Въ 5 верстахъ дальше д. Дуймянъ-гуанъ-янъ (въ переводѣ дер. двухъ противолежащихъ ключей). Деревня эта лежитъ въ низинѣ и болотистыми пространствами раздѣляется на 4 части, по 2 двора въ каждой. Сейчасъ за деревней дорога проходитъ по сильно болотистому пространству, которое въ дождливое время можетъ явиться серьезнымъ препятствіемъ для движенія артиллеріи и обозовъ. Есть, впрочемъ, дорога, въ обходъ этого болота, которой и слѣдуетъ предпочтительно пользоваться. Подходя къ дер. Камха-чжанъ, дорога идетъ вдоль р. Лао-ло-хэ, праваго притока р. Немэръ. Рѣка *Лао-ло-хэ* беретъ начало въ отрогахъ Хин-

гана, въ 65 верстахъ выше дер. Камха-чжанъ. Протекая по болотистой долинѣ, она около деревни имѣетъ ширины отъ 1 — 2 саженъ, вода чистая, годная для питья. Деревня Камха-чжанъ (въ переводѣ деревянная, у рѣки стоящая станція), дв. 62, бѣдная, на запасы разсчитывать нельзя. Мѣсто для бивака удобнѣе всего выбрать на восточной окраинѣ деревни.

Отъ Камха-чжанъ до м. Бордо 21,8 версты.

Дорога все время идетъ по пологимъ холмамъ, окаймляющимъ долину р. Лао-ло-хэ (въ переводѣ рѣка стараго мула), которая течетъ въ приблизительно параллельномъ дорогѣ направленіи. Затрудненій для движенія дорога нигдѣ не представляетъ; грунтъ настолько твердый, что все время можно двигаться по сторонамъ дороги цѣлиной. Древесной растительности никакой не видно, даже кустарниковъ нѣтъ. На 11 верстѣ отъ д. Камха-чжанъ, около дороги, остатки земляного вала. Мѣстные жители говорятъ, что внутри вала прежде были расположены казармы войскъ. Долина рѣки Лао-ло-хэ здѣсь мѣстами болотиста, берега ея топкіе, такъ что, несмотря на ея незначительные размѣры (ширина 4 — 5 арш., глубина 3 — 4 фута), переходъ черезъ нее затруднителенъ, въ особенности въ дождливое время.

Мѣстечко *Бордо* или Бутха (охота) резиденція амбаня, завѣдывающаго Бордоскимъ округомъ, лежитъ въ 1½ верстахъ отъ р. Немэръ на пологой возвышенности, окаймляющей долину этой рѣки. Мѣстечко это напоминаетъ сильно г. Мергенъ; дворовъ 300, жителей около 2—4 тысячъ. Подробное описаніе мѣстечка будетъ помѣщено ниже. Мѣста, удобныя для бивака, къ сѣверу отъ мѣстечка, около ямыня.

Отъ м. Бордо до д. Лаха-чжанъ 35,2 версты.

Р. Немэръ (въ переводѣ мягкая нѣжная рѣка) протекаетъ въ общемъ направленіи съ сѣверо-востока на юго-западъ и впадаетъ въ 25 верстахъ ниже м. Бордо въ р. Нонни. Долина ея и берега чрезвычайно болотисты, отчего рѣка эта является серьезнымъ препятствіемъ для движенія. Никакихъ искусственныхъ приспособленій для осушенія дороги черезъ долину не сдѣлано, почему во время разливовъ и дождей движеніе повозокъ тутъ временно совершенно прекращается. Ширина рѣки около Бордо отъ 30—50 саженъ, глубина до 14 фут., быстрота теченія около 4″ въ секунду. Переправа черезъ рѣку около Бордо бродомъ (2—3′) или на существующемъ тутъ перевозѣ, на которомъ имѣются 2 большія лодки, могущія поднять 2 нагруженныя арбы съ лошадьми и нѣсколько маленькихъ лодокъ.

Дорога изъ Бордо, спустившись въ долину рѣки, идетъ на протяженіи 1½ вер. по лужамъ и болотистымъ мѣстамъ къ фанзѣ на берегу рѣки, въ которой живетъ перевозчикъ. Около фанзы бродъ глубокій въ среднюю воду до 3 фут. На другомъ берегу рѣки дорога на протяженіи 3—4 верстъ идетъ все время по топкой низинѣ и мѣстами перерѣзывается сплошными болотистыми пространствами, переправа черезъ которыя для нагруженныхъ повозокъ невозможна. Въ

случаѣ движенія войскъ здѣсь придется предварительно произвести значительныя работы по исправленію дороги. Мѣстами придется насыпать гати, мѣстами завалить топкія пространства фашинникомъ, матеріала для котораго достаточно, такъ какъ вся мѣстность покрыта кустарникомъ. Во всякомъ случаѣ въ настоящемъ своемъ видѣ дорога черезъ долину р. Немэръ для войскъ (за исключеніемъ одиночныхъ людей) и для обозовъ съ мая по октябрь непроходима.

На скатахъ холмистой гряды, окаймляющей долину р. Немэръ, лежитъ деревня *Хэ-нан-тунъ*, двор. 30; деревня бѣдная, запасовъ нѣтъ. Отсюда дорога идетъ по холмамъ, ограничивающимъ долину р. Нонни. Мѣстность принимаетъ постепенно равнинный характеръ, съ едва замѣтными на глазъ складками; древесной растительности никакой. Дорога хорошая, грунтъ твердый и затрудненій для движенія нигдѣ не встрѣчается. Можно все время двигаться широкимъ фронтомъ, такъ какъ по бокамъ дороги почва твердая и ровная. Верстахъ въ 10 отъ д. Хэ-нанъ-тунъ, сбоку дороги, къ сторонѣ р. Нонни виднѣется д. *Дагу-тунъ* (въ переводѣ дер. на большой кочкѣ), двор. 60. Затѣмъ по дорогѣ лежатъ еще двѣ деревни *Хуанъ-дзя-тунъ* (въ пер. дер. фамиліи Хуанъ), дворовъ 30, и *Дунъ-фанза* (въ переводѣ дер. съ домами, обращенными на востокъ), двор. 15. Всѣ эти деревни населены китайцами, занимающимися хлѣбопашествомъ. Въ 35 верстахъ отъ м. Бордо лежитъ большая дер. *Лаха-чжанъ* (въ переводѣ постоялая станція), двор. 200. Деревня зажиточная, всѣ занимаются хлѣбопашествомъ, есть запасы, есть даже нѣсколько лавокъ. Рѣка Нонни протекаетъ приблизительно въ 6 верстахъ къ западу отъ деревни Лаха-чжанъ. Мѣстъ, удобныхъ для бивака, около деревни съ восточной стороны много. При движеніи значительнаго отряда переправа черезъ долину р. Немэръ займетъ во всякомъ случаѣ много времени, почему переходъ этотъ придется разбить на двѣ части, остановившись послѣ переправы на ночлегъ въ д. Хэнанъ-тунъ.

Отъ дер. Лаха-чжанъ до д. Анга-тунъ 18 верстъ.

Отъ дер. Лаха-чжанъ дорога все ближе подходитъ къ р. Нонни и къ ея многочисленнымъ рукавамъ и протокамъ. Мѣстность совершенно ровная, часто начинаютъ встрѣчаться песчаныя дюны и маленькія болотистыя озера, вода въ которыхъ набирается частью дождевая, частью отъ талаго снѣга, частью отъ разливовъ р. Нонни; для питья она негодна. Деревень по дорогѣ и по сторонамъ ея больше, при чемъ деревни, лежащія по Нонни, населены преимущественно даурами и отличаются своею бѣдностью и запущеннымъ видомъ. Приблизительно въ 9 верстахъ отъ Лаха-чжана около дороги слѣды вала четырехугольникомъ, внутри котораго, по разсказамъ мѣстныхъ жителей, были прежде казармы для войскъ. Валъ этотъ лежитъ около д. *Цянъ-тунъ* (въ переводѣ передняя деревня), двор. 3, населена даурами, живущими въ страшной бѣдности. Дер. *Джинъ-дзи-гай* (въ переводѣ золотая палка), дворовъ 40, расположена на двухъ холмахъ, населена

китайцами, живущими довольно зажиточно. Деревни *Саланга-тунъ*, двор. 12, и *Анга-тунъ*, двор. 2, населены даурами, живущими въ страшной бѣдности. Дер. *Канха* (въ переводѣ Муравьиное болото) на берегу Нонни, дв. 50, населена солонами, живущими очень зажиточно. Мѣсто для бивака за деревней Анга-тунъ, въ 1—1½ в., около протоки р. Нонни очень удобное.

Отъ д. Анга-тунъ до д. Ниннянъ-чжанъ 23,5 версты.

Отъ деревни Анга-тунъ дорога идетъ по совершенно ровной мѣстности степного характера, держась приблизительно параллельно теченію протоки р. Нонни. Мѣстами попадаются болотистыя озера и песчаные участки. Деревни *Сяо-динъ-фанза* (дер. маленькихъ домовъ), дв. 6, *Да-динъ-фанза* (дер. большихъ домовъ), двор. 10, и *Пай-лой-тунъ* (въ пер. д. бѣлаго оленя), двор. 7, населены даурами, живущими очень бѣдно и занимающимися рыбной ловлей и охотой. *Дер. Эль-ши-тай* (въ перев. д. 20-стѣнная), двор. 48, и *Ниннянъ-чжанъ* (въ переводѣ отдаленная станція), двор. 120, населены китайцами и маньчжурами, занимающимися хлѣбопашествомъ и живущими очень зажиточно. Въ деревняхъ этихъ есть кое-какіе запасы, есть даже лавки. Бивакъ можно расположить, пройдя деревню, около озера, вода въ которомъ въ кипяченомъ видѣ годна для питья. Протока рѣки Нонни протекаетъ въ 1—1½ вер. отъ деревни, при чемъ вся мѣстность между деревней и протокой заросла кустарникомъ и мелкимъ лѣсомъ.

Отъ д. Ниннянъ-чжанъ до д. Тахаръ-чжанъ 35,7 версты.

Дорога попрежнему идетъ все время долиной рѣки Нонни по совершенно ровной мѣстности. По разсказамъ мѣстныхъ жителей во время исключительно большихъ разливовъ р. Нонни, бывающихъ въ 10—15 лѣтъ одинъ разъ (послѣдній такой разливъ былъ въ 1897 году), дорога на этомъ участкѣ мѣстами заливается и сообщеніе между Ниннянъ-чжанъ и Цицикаромъ временно прерывается. Болотистыя озера или канавы попадаются весьма часто. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ дорога пересѣкаетъ такія канавы. Глубина воды въ нихъ отъ 1 до 2 фут., грунтъ твердый, песчаный. Песчаные холмы попадаются весьма часто, двигаться по нимъ довольно затруднительно. Деревни *Тунъ-дигоуза* (въ переводѣ безводная падь), дв. 6, *Карчи* (въ переводѣ горькій вкусъ), дв. 10, *Тань-дэ-хэ* (въ переводѣ д. рѣки Тань-дэ), дв. 12, *Санъ-дя-дза* (въ переводѣ д. изъ 3 домовъ), двор. 20, *Да-ланъ-гоу* (въ переводѣ дер. больш. изогнутаго оврага), двор. 10, и *Тахаръ-тунъ* (въ пер. проѣзжая деревня), двор. 15, бѣдныя, населены даурами, которые хлѣбопашествомъ не занимаются, а живутъ рыбной ловлей и охотой. Деревня *Тахаръ-чжанъ* (въ пер. проѣзжая станція), двор. 50, болѣе зажиточная, населена маньчжурами и китайцами, живущими довольно зажиточно. Около самой деревни протекаетъ рѣчка *Тарха*, а въ 5 верстахъ къ сѣверу отъ деревни другая рѣчка *Эль-ди-хэ*. Размѣры этихъ рѣчекъ незначительны, онѣ всюду проходимы въ бродъ, но во время половодья и дождей сильно разливаются и представляютъ тогда трудно

преодолимыя препятствія для движенія. Мѣсто для бивака у д. Тахаръ-чжанъ удобно выбрать на берегу рѣки, за восточнымъ концомъ деревни, гдѣ кумирня.

Отъ д. Тахаръ-чжанъ до города Цицикара—28 верстъ.

Дорога все время идетъ по песчанымъ холмамъ, поросшимъ рѣдкой травой, мѣстами голый песокъ. Растительности кругомъ никакой, только около деревень виднѣются рощицы. Движеніе въ общемъ не затруднительно, только на участкахъ, гдѣ голый песокъ, лошади сильно устаютъ. По разсказамъ мѣстныхъ жителей дорога на этомъ участкѣ, какъ и на предыдущемъ, въ годы, когда разливъ Нонни бываетъ исключительно сильный, заливается водой. Рѣка Нонни течетъ въ разстояніи 3—8 верстъ къ западу отъ дороги. Деревни *Дамати-гоуза*, двор. 40, *Сяо-Мати-гоуза*, двор. 18 (въ переводѣ большой и малый), довольно зажиточныя, дер. *Эль-ди-тунъ* (въ пер. д. второй рѣчки), дв. 24, бѣдная. Отъ дер. Эль-ди-тунъ начинается роща карагачей, которыми покрыты холмы, окружающіе Цицикаръ съ сѣверной стороны. Городъ по этой причинѣ не виденъ издали, его замѣчаешь только при приближеніи вплотную къ городской стѣнѣ. Роща, черезъ которую идетъ дорога, представляетъ изъ себя, собственно говоря, громадное кладбище. Могилы и гробы, иногда полуразвалившіеся, виднѣются повсюду, и чѣмъ ближе къ городу, тѣмъ количество ихъ становится больше. Главный проѣзжій путь, подходя къ сѣверной стѣнѣ города, идетъ затѣмъ вдоль городской стѣны до восточныхъ городскихъ воротъ. На этомъ участкѣ дорога очень плохая, большіе лужи и ухабы чрезвычайно затрудняютъ движеніе. Въ самомъ городѣ улицы узкія, грязныя и тоже затруднительны для движенія по причинѣ громадныхъ лужъ, глубиною до 2—3 футовъ. Поэтому движенія войскъ черезъ Цицикаръ желательно лучше избѣгнуть, направивъ ихъ въ обходъ города съ западной стороны. Дорога тутъ идетъ все время вдоль городской стѣны по песчаному грунту и никакихъ особыхъ затрудненій для движенія не представляетъ. Дорога въ обходъ города съ восточной стороны гораздо хуже, попадаются большія лужи и топкія мѣста. Мѣсто для бивака удобнѣе всего выбрать на южной сторонѣ города, въ $1^1/_2$—2 верстахъ отъ городской стѣны, около протоки р. Нонни.

Г. *Цицикаръ* или *Букуй* (въ переводѣ утесъ) лежитъ на песчаныхъ холмахъ около протоки р. Нонни, которая въ обыкновенную воду протекаетъ отъ городскихъ стѣнъ въ $2^1/_2$—3 верстахъ. Во время разлива вся низменность заливается и вода доходитъ почти до городскихъ стѣнъ. Подробное описаніе города Цицикара будетъ помѣщено ниже.

Общее заключеніе о дорогѣ Благовѣщенскъ—Цицикаръ.

Сводя все сказанное въ отдѣльныхъ маршрутахъ о пути изъ Благовѣщенска въ Цицикаръ, получимъ слѣдующую таблицу:

Таблица переходовъ отъ Благовѣщенска до Цицикара.

№ перехода.	ПЕРЕХОДЪ.	Число верстъ.	Примѣчаніе.
1	г. Благовѣщенскъ—д. Си-дя-дза	10	Мѣста, удобныя для остановокъ на дневки, набраны курсивомъ.
2	д. Си-дя-дза—г. *Айгунъ*	23	
3	г. Айгунъ—д. Іе-дзя-тунъ	17	
4	д. Іе-дзя-тунъ—д. Эль-лунъ-тунъ . . .	26	
5	„ Эль-лунъ-тунъ—д. *Санъ-чжанъ* . . .	26,5	
6	„ Санъ-чжанъ—кумирня Лао-іе-мяо. .	20,6	
7	„ кумирня Лао-іе-мяо—д. *Сы-чжанъ* .	22,5	
8	„ Сы-чжанъ—д. *Мона-хэ*	23	
9	„ Мона-хэ—д. *Каро-чжанъ*	21	
10	„ Коро-чжанъ—д. Дунъ-гуанъ-ди. . .	29,3	
11	„ Дунъ-гуанъ-ди—г. *Мергенъ*.	13,4	
12	г. Мергенъ—д. Бань-чауза	19	
13	д. Бань-чоуза—д. *Ильха-чжанъ*	18	
14	„ Ильха-чжанъ—д. Кахма-чжанъ . . .	23,5	
15	„ Кахма-чжанъ—м. *Бордо*.	21,8	
16	м. Бордо—д. Лаха-чжанъ.	35,2	
17	д. Лаха-чжанъ—д. *Анга-тунъ*	18	
18	„ Анга-тунъ—д. Нинняги-чжанъ . . .	23,5	
19	„ Нинняги-чжанъ—д. *Тахаръ-чжанъ* .	35,7	
20	„ Тахаръ-чжанъ—г. *Цицикаръ*	28	
	Итого . . .	455	

По характеру мѣстности, по которой проходитъ дорога Благовѣщенскъ — Цицикаръ, она можетъ быть раздѣлена на слѣдующіе участки:

I. *Благовѣщенскъ—Айгунъ—33 версты.*

Равнинный участокъ. Дорога идетъ все время долиной Амура въ юго-восточномъ направленіи, параллельно рѣкѣ, держась отъ нея въ разстояніи отъ ½ в. до 3 верстъ. Дорога идетъ по твердому грунту, затруднительныхъ для движенія мѣстъ нѣтъ. Незначительныя исправленія придется сдѣлать около р. Си-дя-дза и въ лощинахъ около деревень Удагоу, Сы-дагоу и Санъ-дагоу.

II. *Айгунъ—Мергенъ—199,3 версты.*

Гористый участокъ. Перевалъ черезъ Хинганскій хребетъ, при чемъ отъ Айгуна до кумирни Лао-іе-мяо 90 верстъ идетъ подъемъ на хребетъ, а оттуда до Мергена 109 верстъ идетъ спускъ съ хребта. Дорога идетъ по горной странѣ, держась преимущественно рѣчныхъ долинъ. Крутыхъ спусковъ и подъемовъ мало, самые затруднительные, требующіе предварительной разработки: спускъ и подъемъ въ оврагъ Да-гоуза и подъемъ и спускъ на главный перевалъ у Лао-іе-мяо. Самымъ затруднительнымъ мѣстомъ на этомъ участкѣ является участокъ въ долинѣ р. Ку-муръ, въ 2 вер. отъ дер. Да-хэ-янъ.

III. *Мергенъ—Бордо—82,3 версты.*

Участокъ холмистый, наполненъ отрогами Хинганскаго хребта, принимающими по мѣрѣ приближенія къ р. Немэръ форму пологихъ холмовъ. Дорога все время хорошая, затруднительныхъ для движенія участковъ нѣтъ.

IV. *Бордо—Цицикаръ—140,4 версты.*

Равнинный участокъ по долинѣ р. Нонни. Дорога идетъ все время по ровной мѣстности, изрѣдка пересѣкаемая песчаными дюнами. Переправа черезъ болотистую долину р. Немэръ очень затруднительна, и дорога на этомъ мѣстѣ требуетъ серьезныхъ исправленій, такъ какъ въ настоящемъ своемъ видѣ она для войскъ непроходима. На участкѣ отъ Лаха-чжанъ до Цицикара дорога, пролегая вблизи р. Нонни, въ годы большихъ разливовъ мѣстами затопляется, и тогда движеніе временно прерывается, но такіе большіе разливы бываютъ, по свидѣтельству мѣстныхъ жителей, весьма рѣдко, въ 10 лѣтъ одинъ разъ. Отъ Айгуна до Цицикара дорога представляетъ китайскій почтовый трактъ. Станцій всего на этомъ пространствѣ 14 и расположены онѣ на слѣдующемъ другъ отъ друга разстояніи:

Айгунъ.	
Ту-чжанъ	12
Эль-чжанъ	40
Санъ-чжанъ	18
Сы-чжанъ	43,1
Коро-чжанъ	44
Мергенъ	42,7
Ильха-чжанъ	37
Камха-чжанъ.	23,5
Бордо	21,8
Баха-чжанъ	35,2
Ниннянъ-чжанъ.	41,5
Тахаръ-чжанъ	35,7
Цицикаръ	28

Почтовый трактъ и станціи содержатся въ видѣ государственной повинности мѣстнымъ населеніемъ. Устройство станцій приблизительно вездѣ одинаковое. Это обширный дворъ, обнесенный глинобитной стѣной, внутри одна или двѣ фанзы и конюшня. При станціи сторожъ и иногда канцелярія мѣстнаго старосты. Въ главной фанзѣ нѣсколько помѣщеній для останавливающихся и кухня. Все это содержится довольно чисто. На этихъ станціяхъ останавливаются только чиновники и лица, ѣдущія по казенной надобности, пользующіяся правомъ безплатной перевозки по тракту. При остановкахъ на станціяхъ каждому такому лицу, смотря по чину, полагается отъ мѣстнаго населенія извѣстное количество продовольственныхъ припасовъ. Такъ, напри-

мѣръ, амбань получаетъ на каждой станціи 7 барановъ, 7 гинъ буды и т. д. Сама дорога въ настоящее время никѣмъ не исправляется, хотя по встрѣчающимся мѣстами остаткамъ мостовъ, гатей и т. д. видно, что когда-то заботились о ея благоустройствѣ. Вдоль дороги идетъ телеграфная линія Датской компаніи въ одну проволоку. Телеграфныя станціи имѣются въ д. Б. Сахалянъ, въ г. Айгунѣ, въ г. Мергенѣ, въ м. Бордо и въ г. Цицикарѣ. Какъ уже сказано, мѣстность, по которой пролегаетъ дорога, мало населена, за исключеніемъ долины р. Амура отъ Б. Сахаляна до г. Айгуна и окрестностей Цицикара, гдѣ населеніе нѣсколько гуще. На всемъ протяженіи отъ Б. Сахаляна до Цицикара вдоль дороги и въ разстояніи отъ нея до 10 верстъ въ обѣ стороны лежитъ 77 сельскихъ населенныхъ пунктовъ съ 2624 дворами и 21 тыс. жителей обоего пола и 4 города, считая и Бордо, съ 46 тыс. жителей обоего пола; всего 67 тыс. душъ *обоего пола*. Населеніе это состоитъ, главнымъ образомъ, изъ окитаившихся (по языку и внѣшнему виду) маньчжуръ, а затѣмъ изъ китайцевъ, дауръ и солоновъ. Встрѣчающіеся изрѣдка въ горахъ орочены и манегры ведутъ кочевой образъ жизни. Маньчжуры приписаны всѣ къ классу гуандуновъ—военно-обязанныхъ; въ мирное время на нихъ въ видѣ повинности возложено содержаніе почтовыхъ станцій и почтоваго сообщенія по тракту. Кромѣ того, они періодически привлекаются къ учебнымъ сборамъ. Хлѣбопашествомъ маньчжуры, вслѣдствіе присущей имъ лѣности, занимаются небрежно и далеко отстали въ этомъ отношеніи отъ китайцевъ. Дауры почти совсѣмъ не обрабатываютъ полей, а живутъ охотой и рыбной ловлей. Въ общемъ населеніе всей описанной мѣстности не можетъ прокормиться собственными запасами и нуждается въ подвозѣ продовольственныхъ средствъ (по преимуществу буды и гаоляна), которыя доставляются главнымъ образомъ въ зимнее время изъ Хуланъ-чэнскаго и Бордоскаго округовъ. Съ 1895 по 1898 годъ были неурожаи и, кромѣ того, по всему тракту свирѣпствовала ежегодно сибирская язва, уносящая значительное число лошадей и рогатаго скота, такъ что для обработки полей у мѣстнаго населенія не хватаетъ скота.

Такимъ образомъ, на мѣстныя продовольственныя средства разсчитывать нельзя. Въ болѣе значительномъ количествѣ ихъ можно встрѣтить только въ городахъ и то не всегда, а только во время подвоза. Фуражное довольствіе (по нашему способу) тоже не обезпечено, такъ какъ овесъ сѣется только въ долинѣ Амура, на остальномъ пространствѣ онъ встрѣчается изрѣдка въ видѣ исключенія, такъ какъ мѣстное населеніе кормитъ лошадей сѣномъ (котораго всюду вдоволь), сѣчкой и бобовыми жмыхами.

Въ заключеніе нужно прибавить, что съ середины іюня и до середины августа здѣсь появляются въ огромномъ количествѣ комары, пауты и мошкара, сильно безпокоящіе людей и лошадей.

Дорога изъ Цицикара въ д. Фуларди (Фулярди).

Изъ дорогъ, отходящихъ отъ Цицикара, важное значеніе пріобрѣтаетъ въ настоящее время дорога въ д. Фуларди. Д. *Фуларди* лежитъ на правомъ берегу р. Нонни приблизительно въ 30 верстахъ ниже города Цицикара. Около деревни на возвышенномъ берегу рѣки въ 1898 году возникла маленькая русская колонія, которая очень быстро растетъ. Здѣсь находились управленія 6 и 7 участковъ постройки Китайской-Восточной дороги, штабъ 5 сотни охранной стражи, лѣсопильный заводъ, паровая мельница, разныя мастерскія, желѣзнодорожные, продовольственные магазины и т. д. Тутъ построенъ желѣзнодорожный мостъ черезъ рѣку Нонни, который придаетъ этому пункту важное стратегическое значеніе. Въ торговомъ отношеніи Фуларди тоже можетъ явиться впослѣдствіи серьезнымъ конкурентомъ Цицикара, такъ какъ расположеніе его по рѣкѣ гораздо удобнѣе, суда могутъ приставать и разгружаться тутъ же, а не въ 3 верстахъ отъ города, какъ въ Цицикарѣ.

Изъ Цицикара въ Фуларди имѣется въ настоящее время двѣ дороги, одна по правому берегу, другая по лѣвому берегу р. Нонни.

Дорога по правому берегу Нонни (27 верстъ) короче и удобнѣе, но во время половодья недоступна, такъ какъ мѣстами заливается водой. Дорога идетъ отъ Цицикара на юго-западъ къ перевозу черезъ рукавъ Нонни, затѣмъ по острову, образуемому рѣкой, къ парому черезъ главное русло рѣки. На лѣвой сторонѣ рѣки дорога идетъ черезъ даурскія деревни Миль-си и Паръ-чи-хай въ Фуларди.

Дорога по лѣвому берегу Нонни (32 версты) идетъ сначала по большому почтовому тракту и затѣмъ около деревни Чуанъ-гоуза сворачиваетъ на западъ и идетъ приблизительно параллельно рѣкѣ черезъ деревни Ухма, Да-май-тунъ, Сяо-май-тунъ и затѣмъ по мокрому лугу мимо деревень Ю-му-войза и Си-ла-хэ къ берегу р. Нонни противъ Фуларди, гдѣ ходитъ желѣзнодорожный паромъ. Въ очень высокую воду въ 2-хъ верстахъ отъ главнаго русла рѣки образуется маленькая протока, черезъ которую тоже ходитъ паромъ. Эта дорога, хотя и болѣе длинная и менѣе удобная, чѣмъ дорога на правой сторонѣ Нонни, доступна для движенія повозокъ даже въ самую высокую воду.

МАРШРУТЪ № 4.

Отъ гор. Благовѣщенска до ст. Цицикаръ Китайской Восточной желѣзной дороги.

Отъ Благовѣщенска до Айгуна 32 версты. На всемъ перегонѣ дорога идетъ по равнинѣ, съ незначительными повышеніями и пониженіями почвы. Грунтъ песчаный, въ дождливое время не разжижается. Въ 4-хъ верстахъ рѣчка Хэ-ран-хэ, имѣется мостъ до 3-хъ саженъ, по виду старый, потребуетъ исправленія. Далѣе приблизительно въ 8 верстахъ деревня Чекедза и за ней тотчасъ же рѣчка Си-дя-дза-хэ (Чекедза), черезъ которую имѣется мостъ до 5 саженъ длиной. Судя по сухимъ русламъ, рѣчка Си-дя-дза-хэ разливается на три рукава, по обѣ стороны существующаго моста, при чемъ почва между постояннымъ русломъ рѣки и правымъ ея рукавомъ на протяженіи до 40 саж., какъ оказалось при обратномъ проѣздѣ послѣ дождей, столь топкая, что переѣздъ негруженнаго тарантаса, запряженнаго тройкой лошадей, былъ сдѣланъ съ большими усиліями. Необходимо отвести дорогу въ сторону, гдѣ рѣчка течетъ въ одномъ руслѣ, и здѣсь построить мостъ или же на настоящей дорогѣ укрѣпить постоянное русло рѣки для предупрежденія разливовъ воды въ рукава; осушить и засыпать галькой указанную топкую часть дороги между русломъ рѣки и правымъ рукавомъ (галька имѣется въ изобиліи здѣсь же въ руслѣ, лѣвѣе рукава рѣки) и исправить существующій мостъ, на которомъ обнаружены пробоины настила и не оказалось перилъ. На 18 верстѣ отъ берега деревня Калушанъ, на берегу протоки р. Амура. Здѣсь дорога приближается къ Амуру и далѣе до Айгуна идетъ вблизи берега, при чемъ отъ Калушана до Айгуна пересѣкается четырьмя оврагами. Овраги въ данное время сухіе, но въ дождливое время по оврагамъ образуются рѣчки, черезъ которыя необходимо устроить мостики. Въ періоды дождей существуетъ объѣздъ овраговъ отъ Айгуна по другой, такъ называемой верхней, дорогѣ, которая удлиняетъ перегонъ до четырехъ верстъ.

Отъ Айгуна до деревни Лян-чжан-тунъ 23 версты, дорога до деревни Сандядзы (4 версты) идетъ по низменной болотистой мѣстности, при чемъ пересѣкается топкой рѣчкой, черезъ которую потребуется устроить мостъ до 3 саженъ и съ обѣихъ сторонъ моста гати приблизительно на 10 саженъ. Отъ Сандядзы на протяженіи 10 верстъ дорога идетъ по возвышенному ровному плато. Эта часть дороги, благодаря черноземному грунту и отсутствію ската для воды, будетъ крайне тяжела въ дождливое время. Въ обратный проѣздъ комиссіи, послѣ дождей, негруженные тарантасы, запряженные тройками лошадей, шли шагомъ и, несмотря на это, одна изъ лошадей

совершенно выбилась изъ силъ. Для правильнаго движенія лѣтомъ безусловно необходимо осушить дорогу канавами на протяженіи всѣхъ 10 верстъ. Далѣе до р. Ганза (3 версты) дорога спускается въ болѣе низменную болотистую равнину. Послѣднюю часть пути до Ганзы можно обойти дорогой по косогору холма, идущему параллельно съ правой стороны, но отъ этого улучшенія дороги не ожидается, такъ какъ почва по косогору имѣетъ тѣ же свойства, что и на описанномъ выше 10-верстномъ возвышенномъ плато. Рѣчка Ганза шириною до 15 саж., теченіе быстрое, русло каменистое. Въ настоящее время переѣздъ черезъ нее бродомъ; высота воды на перевалѣ до $^3/_4$ аршина, но при разливахъ отъ дождей или снѣжной воды переѣздъ бродомъ невозможенъ. Необходимо установить постоянный перевозъ.

Отъ р. Ганзы дорога идетъ по равнинѣ. Въ трехъ верстахъ пересѣкается небольшой топкой рѣчкой. Необходимо построить мостъ до 2 саженъ. Отсюда дорога идетъ до Лян-чжан-туна по широкой долинѣ, приближаясь къ цѣпи Хинганскихъ горъ.

Отъ Лян-чжан-туна до Эрчжана 35 верстъ. Дорога отъ деревни до подошвы горы на протяженіи 150 саженъ идетъ по болотистой почвѣ; необходимо построить сплошную гать. Далѣе дорога идетъ по подошвѣ горы до полуверсты — здѣсь потребуется исправленіе самой дороги и спуска къ рѣчкѣ въ началѣ перваго перевала на Хинганскій хребетъ. Русло рѣчки каменистое, сухое; за рѣчкой на протяженіи 50 саж. болото, необходимо построить гать. Отсюда дорога идетъ по хребтамъ Хингана, при чемъ на пути до Эрчжана 9 болѣе или менѣе крутыхъ подъемовъ; первый подъемъ начинается тотчасъ за болотомъ и тянется на протяженіи до полуторы версты. Грунтъ дороги по подъему твердый, но по крутизнѣ подъема проѣздъ на него обыкновенной, почтовой подводы возможенъ лишь шагомъ. Далѣе дорога хребтами горы почти ровная на протяженіи до 10 верстъ и заканчивается пологимъ спускомъ версты на 2 въ долину горной рѣчки. По дорогѣ на хребтѣ горы потребуется построить мостъ въ 1 сажень (у 192 телеграфнаго столба) для перехода черезъ горную топкую рѣчку; кромѣ того, на участкѣ между 217 и 219 столбами почва отъ образовавшагося скопленія воды топкая. Необходимо дорогу осушить устройствомъ канавы для отвода дождевой воды. Русло рѣчки за первымъ перевалomъ каменистое. Переѣздъ безъ устройства моста можетъ быть затрудненъ только во время большихъ дождей. Отъ рѣчки подъемъ на второй перевалъ. Со второго перевала дорога спускается въ лощину съ топкой рѣчкой, гдѣ необходимо устроить мостъ въ 2 саж. длиной, съ гатями по 5 саженъ въ обѣ стороны, высотою не менѣе одного аршина. Подъемъ на третій перевалъ и за нимъ спускъ менѣе затруднительны для проѣзда, какъ по подъему, такъ и по характеру дороги, не требующей исправленій. Съ третьяго перевала дорога въ лощинѣ пересѣкается топкимъ ручьемъ. Необходимо построить мостикъ не болѣе одной сажени, при чемъ для избѣжанія устройства

гатей нужно отвести дорогу и устроить мостикъ вправо отъ существующей дороги саженъ на 50. За рѣчкой долина шириной до 200 саж., затѣмъ дорога снова пересѣкается рѣчкой, черезъ которую нуженъ мостъ до 3 саженъ. Отсюда пологій подъемъ на четвертый перевалъ. Дорога послѣ подъема тянется по хребту до трехъ верстъ. Почва рыхлая, дождевая вода задерживается за отсутствіемъ ската, почему проѣздъ послѣ дождей крайне затруднителенъ. Необходимо всю дорогу по хребту осушить устройствомъ канавы для стока воды. Дорога съ четвертаго перевала спускается въ болотистую ложбину съ рѣчкой, чрезъ которую необходимъ мостъ до 4 саженъ и къ нему гати съ одной стороны 50 саженъ и съ другой 30 саженъ длиной и высотой у моста до 2 аршинъ (длина гатей опредѣлена отчасти по сохранившимся слѣдамъ бывшей прежде бревенчатой настилки). Подъемъ на пятый перевалъ особыхъ затрудненій для проѣзда не представляетъ. По подъему и за нимъ по хребту дорога на разстояніи до 2 верстъ исправленій не требуетъ. Спускъ пологій по уклону горы протяженіемъ до 2 верстъ. При спускѣ у 363 телеграфнаго столба дорога перерѣзывается рытвиной, образовавшейся отъ стока воды съ горъ. Черезъ рытвину, по признакамъ, былъ перекинутъ мостъ длиною въ 2 сажени. Необходимо расчистить русло рытвины и возобновить мостикъ. За пятымъ переваломъ дорога идетъ по долинѣ на протяженіи одной версты и пересѣкается горной рѣчкой, шириною до 3 саженъ, русло каменистое, теченіе быстрое, большого подъема воды не должно быть, а потому возможно обойтись безъ моста. Отъ рѣчки начинается подъемъ до 300 саж. длиною на шестой перевалъ. Дорога по подъему крайне камениста, безъ расчистки камней проѣздъ затруднителенъ. Послѣ этого подъема тотчасъ же спускъ въ совершенно непроѣзжую лѣтомъ болотистую топкую долину, черезъ которую необходимо сдѣлать гать длиною до 100 саженъ, отъ $1^1/_2$ до 2 аршинъ высотою, съ двумя мостовыми отверстіями, длиною въ 4 и 2 сажени. Подъемъ на седьмой перевалъ и спускъ въ него пологій. Дорога за этимъ переваломъ пересѣкаетъ въ лощинѣ болотистую мочежину, для перехода которой необходимо построить мостъ до 2 саженъ длиною. Отсюда подъемъ на восьмой невысокій холмъ и послѣ подъема сейчасъ же спускъ, за которымъ топкое болото шириною до 150 саженъ, гдѣ требуется устройство сплошной гати высотою до 2 аршинъ съ однимъ мостомъ отъ 5 до 8 саженъ длиною. Далѣе дорога идетъ около холма по подножію его на разстояніи до полуверсты и затѣмъ проходитъ по другому болоту, гдѣ требуется устроить мостъ до 5 саженъ и отремонтировать старую китайскую гать длиною не менѣе 75 саженъ.

Отсюда начинается пологій подъемъ протяженіемъ до $^1/_2$ версты на девятый перевалъ. По вершинѣ горы дорога тянется не болѣе одной версты и затѣмъ круто спускается въ долину рѣки Э-ію-хэ. Спускъ на протяженіи $^1/_2$ версты настолько крутъ, что экипажи необходимо тормозить. За девятымъ переваломъ большая деревня Эрчжанъ.

Отъ Эрчжана до Санъ-чжана 18 верстъ. Эрчжанъ разбитъ на двѣ деревни, большая часть дворовъ у подножія горы и нѣсколько дворовъ далѣе на долинѣ отдѣляются топкимъ болотомъ до ста саженъ шириной. На этомъ болотѣ необходимо построить сплошную гать и мостъ въ 1 сажень черезъ истокъ болота. На выѣздѣ изъ Эрчжана русло рѣки Э-ію-хэ до 25 саженъ шириною. Дно каменистое, берега высокіе. Ширина нормальнаго русла не болѣе 10 саженъ. Предполагается, что при нормальномъ лѣтнемъ уровнѣ воды переѣздъ возможенъ бродомъ, но въ случаѣ подъема воды отъ дождей необходимо имѣть перевозъ для клади и пассажировъ. Кромѣ того, дорогу у рѣки необходимо отвести западнѣе къ подножію горы, для избѣжанія устройства моста до 5 саженъ длиной черезъ истокъ болота, находящійся на настоящемъ пути тотчасъ по переѣздѣ черезъ рѣку. Отъ рѣки Э-ію-хэ дорога на протяженіи до 2 верстъ идетъ по равнинѣ, затѣмъ поднимается на невысокій холмъ и отсюда на протяженіи до 2 верстъ постепенно спускается въ долину. По переѣздѣ черезъ долину у подножія горы (у 157 телеграфнаго столба) дорога пересѣкается рѣчкой съ песчанымъ не топкимъ русломъ. Переѣздъ возможенъ въ бродъ. Отъ рѣки дорога до $1^1/_2$ версты идетъ по подножію холмовъ, грунтъ плотный. Затѣмъ отъ 173 столба крутой до 200 саженъ длиною подъемъ и далѣе дорога постепенно поднимается на гору до 205 телеграфнаго столба; отсюда по горѣ до кумирни Шитоумяо и постоялаго двора (у столба 216) дорога незначительно понижается. Грунтъ дороги по подъему до кумирни плотный. У кумирни требуется построить мостикъ въ 1 сажень черезъ горный топкій ключъ. Отъ кумирни послѣ незначительнаго подъема дорога на протяженіи до 3 верстъ идетъ по отлогому склону горы и, постепенно спускаясь, пересѣкаетъ болотистую ложбину съ рѣчкой, черезъ которую нужно построить мостъ до 5 саженъ и съ обѣихъ сторонъ моста гати до 50 саженъ длиною и высотою до $1^1/_2$ аршина (есть признаки китайскаго настила и моста). Отсюда дорога на протяженіи до одной версты медленно поднимается на гору и съ вершины горы сейчасъ же спускается въ долину, въ началѣ которой рѣчка съ песчанымъ не топкимъ русломъ. Переѣздъ возможенъ бродомъ. Отсюда, пересѣкая невысокій холмъ, дорога идетъ по ровной долинѣ до деревни Санчъ-жанъ, передъ въѣздомъ въ которую переходитъ черезъ быструю, шириною до двухъ саженъ, рѣчку, съ каменистымъ не топкимъ русломъ, неопаснымъ для проѣзда бродомъ. Отъ Санъ-чжана до кумирни Ляо-іе-мяо 20 верстъ. Передъ выѣздомъ изъ Санъ-чжана рѣка Ку-мур-хэ, русло каменистое, ширина русла до 8 саженъ, высота $^1/_2$ аршина, теченіе быстрое. Необходимо построить мостъ или постоянный перевозъ съ подъемной силой для экипажей. Лошадей возможно переправлять бродомъ. На разстояніи $^1/_2$ версты отъ Санъ-чжана дорога идетъ по долинѣ и пересѣкается той же рѣкой. Здѣсь русло рѣки значительно шире и глубже, покрыто крупными камнями. Необходимо

построить мостъ до 15 саженъ длиной или постоянный перевозъ для переправы пассажировъ и экипажей съ кладью. Далѣе черезъ одну версту у деревни Дахоянъ, дорога снова пересѣкается рѣкой Ку-муръ. Здѣсь также необходимо построить мостъ или постоянный перевозъ. Въ незначительномъ разстояніи отъ деревни Дахоянъ, во избѣжаніе двухъ новыхъ переходовъ черезъ рѣку Ку-муръ, дорога на протяженіи 1/2 версты проложена по склону горы. Необходимо на этомъ участкѣ исправить подъемъ и очистить путь отъ камней. Отсюда дорога выходитъ на долину. Приблизительно черезъ три версты горная рѣчка съ каменистымъ русломъ. Моста не требуется.

Далѣе встрѣчаются три такихъ же истока изъ болотистыхъ падей между горами. Русло истоковъ не глубокое и каменистое, а потому возможно обойтись безъ мостовъ, но необходимо всѣ четыре русла и берега ихъ расчистить отъ крупныхъ камней. Приблизительно на 15 верстѣ отъ Санъ-чжана снова переѣздъ на лѣвый берегъ рѣки Ку-муръ. На этомъ переѣздѣ необходимо построить мостъ въ 5 саженъ длиною и насыпать гати по 20 саженъ въ обѣ стороны на крайне каменистые берега. Отсюда начинается подъемъ на главный Хинганскій хребетъ. Передъ самымъ подъемомъ сухое русло рѣки отъ сточной воды изъ двухъ междугорныхъ падей. Русло рѣки каменистое, наполняется водой, вѣроятно, только во время продолжительныхъ дождей, при чемъ въ виду большого уклона вода должна быстро скатываться, а потому возможно обойтись безъ моста. Подъемъ на хребетъ крутой, протяженіемъ до 1 1/2 версты, дорога каменистая, малоукатанная, разрытая сточной водой. Въ настоящемъ видѣ проѣздъ по подъему обыкновенной почтовой подводы возможенъ только шагомъ съ нѣсколькими остановками для отдыха лошадей. Необходимо расчистить дорогу по подъему отъ камней и устроить нагорныя канавы во избѣжаніе постоянной порчи дороги сточной водой. По хребту горы дорога идетъ не болѣе полуверсты, на половинѣ этого пути разрушенная кумирня Ляо-іе-мяо.

Отъ кумирни Ляо-іе-мяо до Сынъ-чжана (Сы-чжана) 22 1/2 версты. Отъ кумирни дорога постепенно спускается. Черезъ три версты незначительный подъемъ на холмъ и съ него болѣе пологій спускъ въ долину рѣки Мона-хэ. При обратномъ проѣздѣ комиссіи послѣ дождей выяснено, что по дорогѣ отъ кумирни до упомянутаго холма подъ легкимъ слоемъ чернозема обнаружились крупные камни, выступающіе мѣстами на поверхность. Кромѣ того, вся дорога изрыта сточной водой, хотя безъ глубокихъ канавъ; такое свойство дороги крайне затрудняетъ движеніе, дѣлая возможнымъ проѣздъ на этомъ участкѣ въ сырое время только шагомъ. Приблизительно черезъ 4 версты отъ холма дорога пересѣкается рѣчкой съ каменистымъ русломъ. Переѣздъ возможенъ бродомъ, но берега рѣчки до пяти саженъ съ той и съ другой стороны необходимо очистить отъ крупныхъ камней. Отсюда дорога продолжаетъ идти по той же долинѣ, встрѣчая на пути два постоя-

лыхъ двора на разстояніи одной версты другъ отъ друга. За вторымъ постоялымъ дворомъ дорога приближается къ западной цѣпи горъ и здѣсь пересѣкаетъ болотистую рѣчку, черезъ которую необходимо построить мостъ въ 5 саженъ длиною. По переѣздѣ черезъ рѣчку топкое болото, на которомъ потребуется устроить гать длиною въ 15 саж. Отсюда дорога на протяженіи 7 верстъ идетъ до Сынъ-чжана, по подножію западной цѣпи горъ по плотной почвѣ, но передъ Сынъ-чжаномъ требуется очистить дорогу отъ крупныхъ камней на протяженіи ½ версты. При въѣздѣ въ Сынъ-чжанъ рѣка Мона-хэ, русло каменистое, высота воды не болѣе четверти аршина. При нормальномъ уровнѣ воды, повидимому, возможенъ переѣздъ бродомъ, но по берегамъ видны слѣды большого подъема воды, выступающей мѣстами изъ береговъ. Поэтому на случай подъема воды выше нормальнаго уровня необходимо имѣть перевозъ для переправы пассажировъ и клади. Отъ Сынъ-чжана до Мона-хэ 23 версты.

При выѣздѣ изъ Сынъ-чжана рѣчка шириною до трехъ саженъ. Русло рѣчки каменистое, высота воды на перекатѣ при проѣздѣ въ передній и обратный путь (послѣ дождей) не болѣе одной четверти. Теченіе быстрое, берега невысокіе. Предполагается, что переѣздъ бродомъ будетъ затруднителенъ только при продолжительномъ періодѣ дождей, а потому вмѣсто моста слѣдовало бы имѣть въ запасѣ небольшой паромъ или лодку спеціально для перевоза въ такихъ случаяхъ пассажировъ и кладей. Далѣе дорога, минуя небольшую равнину (долину рѣчки), идетъ по холмамъ на протяженіи семи верстъ. Первый подъемъ и за нимъ приблизительно черезъ двѣ версты второй довольно крутые, но спуски съ нихъ на выѣзженныхъ лошадяхъ не опасны и безъ тормоза. На седьмой верстѣ проѣздъ затрудняется крупными камнями, отъ которыхъ необходимо расчистить дорогу на протяженіи приблизительно одной версты. Отсюда дорога постепенно спускается и пересѣкаетъ долину шириною до 200 саженъ, представляющую сплошное болото, почему проѣздъ черезъ долину будетъ совершенно невозможенъ. Необходимо устроить гать съ мостовымъ отверстіемъ для пропуска текущей посрединѣ долины рѣчки. Далѣе дорога идетъ по склону западной цѣпи холмовъ до деревни Мона-хэ. Грунтъ плотный, никакихъ исправленій дороги не требуется.

Отъ Мона-хэ до Коро-чжана 21 верста. При выѣздѣ изъ Мона-хэ, рѣчка, шириною до 5 саженъ, русло каменистое, высота воды не болѣе 6 вершковъ. Здѣсь, какъ у Сынъ-чжана, слѣдовало бы ограничиться заготовкой парома или лодки на случай значительнаго разлива рѣчки. Отсюда до деревни Сыдагоуцза на 8 верстѣ дорога идетъ по холму. При выѣздѣ изъ Сыдагоуцза рѣчка съ топкимъ русломъ. Необходимо построить мостъ до 3 саженъ. Далѣе до Коро-чжана дорога идетъ по по холму. Предъ Коро-чжаномъ рѣчка Коро-хэ, шириной до 30 саженъ, русло песчаное, высота воды по дорогѣ до одного аршина. При лѣтнемъ подъемѣ воды переѣздъ бродомъ невозможенъ. Необходимо

имѣть постоянный перевозъ. Кромѣ того, на правомъ берегу рѣки дорога пересѣкаетъ болотистую топь до 60 саженъ. Необходимо устроить сплошную гать.

Отъ Коро-чжана до Сы-шили-туна 24 версты.

Отъ Коро-чжана до деревни Сы-шили-хэ (10 верстъ) дорога идетъ по возвышенности, пересѣкая на 4-й верстѣ небольшую рѣчку, текущую по болотистой долинѣ, шириной до 100 саженъ. Черезъ рѣчку потребуется построить мостъ въ 2 сажени и небольшія къ нему подсыпки. Отъ Сы-шили-хэ дорога на протяженіи до $^1/_2$ версты постепенно поднимается на холмъ, съ вершины котораго постепенно же на протяженіи 4-хъ верстъ переваливаетъ въ долину, шириною до 400 саженъ, съ вязкимъ болотистымъ грунтомъ. При переѣздѣ черезъ долину дорога проходитъ вблизи болота и пересѣкаетъ рѣчку, черезъ которую необходимо построить мостъ, въ 3 сажени длиною, и къ нему гати по 75 саженъ съ обѣихъ сторонъ. Далѣе до Сы-шили-туна дорога идетъ по холмамъ, безъ крутыхъ подъемовъ. Исправленій никакихъ не требуется.

Отъ Сы-шили-туна до Мергена 20 верстъ. Дорога на всемъ разстояніи идетъ по холмамъ, съ пологими подъемами. Дорога въ хорошемъ состояніи, никакихъ построекъ и исправленій не требуется.

Отъ Мергена до Бань-чоузы 19 верстъ. Дорога отъ Мергена на протяженіи 5 верстъ до деревни Синь-гуанди идетъ по возвышенной равнинѣ. У деревни Синь-гуанди пересѣкаетъ рѣчку. Русло топкое, по сторонамъ почва болотистая. Необходимо построить мостъ, до 3 саженъ въ длину и къ нему съ лѣвой стороны рѣчки гать до 40 саженъ длины, высотою у моста до 1 сажени. Приблизительно въ 3 верстахъ отъ деревни Синь-гуанди дорога пересѣкаетъ небольшую болотистую ложбину, посрединѣ которой сухое въ данное время русло рѣчки. Почва рыхлая, черноземная. Во время дождей русло рѣчки должно быть топкое, а потому полагалось бы необходимымъ устроить мостъ до 2 саженъ длиною. Далѣе до деревни Бань-чоуза дорога идетъ по возвышенной холмистой мѣстности, исправленій и построекъ не требуетъ.

Отъ Бань-чоузы до Ильха-чжана 18 верстъ. Дорога на всемъ перегонѣ идетъ по возвышенной холмистой мѣстности, съ пологими подъемами. Никакихъ исправленій и построекъ не требуется.

Отъ Ильха-чжана до Камха-чжана $23^1/_2$ версты. Дорога на всемъ перегонѣ идетъ по совершенно ровной мѣстности (долина рѣчки Лаолохэ). У деревни Дуи-мянъ-гуанъ-янъ въ 12 верстахъ отъ Ильха-чжана на протяженіи до одной версты и приблизительно въ 5 верстахъ отъ деревни Дуи-мян-гуан-яна на протяженіи двухъ верстъ почва болотистая, въ дождливое время должна быть топкой. На всемъ остальномъ протяженіи грунтъ плотный.

Отъ Камха-чжана до Ханантуна 27 верстъ. До большой деревни Бордо, въ 20 верстахъ отъ Камха-чжана, дорога хорошая, на всемъ

протяженіи тянется по равнинѣ. Отъ Бордо до рѣки Немэръ (одна верста) и далѣе отъ рѣки до Хэ-нан-туна 5 верстъ дорога идетъ по болотистой равнинѣ, пересѣкая нѣсколько истоковъ озеръ. Для лѣтняго движенія необходимо устроить гати (по приблизительному глазомѣрному опредѣленію) на протяженіи не менѣе трехъ верстъ. Русло рѣки Немэръ шириной до 50 саженъ песчаное; высота воды на перекатѣ въ данное время, послѣ безснѣжной зимы и до наступленія періода дождей до 1 аршина, въ лѣтнее же время и весной послѣ снѣжной зимы переѣздъ бродомъ невозможенъ. Необходимо имѣть постоянный перевозъ для переправы лошадей и повозокъ.

Отъ Хэ-нан-туна до Лахо-чжана 30 вер. Дорога на всемъ перегонѣ по нѣсколько холмистой мѣстности, хорошо укатана, никакихъ исправленій и построекъ не требуется.

Отъ Лахо-чжана до деревни Сяо-дин-фан-цза 25 верстъ. Дорога по равнинѣ, грунтъ плотный, песчаный, не разжижается и въ дождливое время. Рѣчекъ и болотъ по дорогѣ нѣтъ.

Отъ Сяо-дин-фан-цзы до Карчи 23 версты. Дорога на всемъ перегонѣ по равнинѣ, грунтъ плотный, песчаный. На этомъ перегонѣ дорога проходитъ черезъ заливъ (или протоку) изъ Нонни. Высота воды въ заливѣ до 1/2 аршина, теченія нѣтъ, но по берегамъ видно, что вода въ заливѣ, вѣроятно, во время разлива Нонни, поднимается высоко. На этотъ случай необходимо имѣть средства для переправы. Постройка постояннаго моста длиною до 20 саженъ обойдется дороже и не вызывается необходимостью, такъ какъ подъемъ воды въ заливѣ, по разсказамъ китайцевъ, зависитъ исключительно отъ большихъ разливовъ Нонни, бывающихъ періодически черезъ нѣсколько лѣтъ.

Отъ Карчи до Тахар-чжана 30 верстъ. Дорога на этомъ перегонѣ мѣстами идетъ по рыхлому болотистому грунту. Черезъ одно изъ такихъ мѣстъ, наиболѣе топкое, необходимо построить гать длиною до 20 саженъ. Кромѣ того, на этомъ перегонѣ дорога переходитъ въ трехъ мѣстахъ черезъ заливъ, упомянутый на перегонѣ Сяо-дин-фан-цза—Карчи. Въ одномъ мѣстѣ русло залива сухое, въ двухъ съ водой высотою до 1/2 аршина. Необходимо имѣть перевозъ на случай подъема воды.

Отъ Тахар-чжана до города Цицикара 28 верстъ. Дорога по равнинѣ, грунтъ плотный, песчаный, приблизительно за три, четыре версты до города проѣздъ нѣсколько затрудняется сыпучимъ пескомъ по дорогѣ, проходящей черезъ изрытую почву.

Отъ города Цицикара до станціи Цицикаръ 25 верстъ. Дорога на всемъ перегонѣ идетъ по песчаной равнинѣ, рѣчекъ и болотистыхъ мѣстъ по дорогѣ нѣтъ.

Для установленія правильнаго срочнаго движенія почты и проѣзжающихъ въ теченіе круглаго года на всемъ протяженіи тракта, согласно изложеннаго описанія, представляется необходимымъ выполнить слѣдующія работы: 1) устроить гати черезъ болотистыя

топкія мѣста въ общей сложности на протяженіи 7,1 версты, 2) расчистить дорогу отъ камней на протяженіи 5,68 версты, 3) сдѣлать исправленія крутого подъема на перегонѣ Санъ-чжанъ—Ляо-іе-мяо (за деревнею Дахоянъ), 4) выравнять и исправить дорогу на протяженіи одной версты между перегонами Лянчжантунъ—Хинганъ и Санъ-чжанъ—Ляо-іе-мяо, 5) устроить водоотводныя канавы для предохраненія дороги отъ сточной воды на горныхъ подъемахъ и осушить дороги въ болотистыхъ мѣстахъ, всего на протяженіи до 17 верстъ, 6) построить 38 мостовъ, длиною отъ одной до десяти саженъ для перехода черезъ встрѣчные ручьи и рѣчки и 7) для перехода рѣкъ: Ганза, Ку-муръ, Мона-хэ, Коро-хэ и Немэръ построить 7 мостовъ, изъ нихъ черезъ Ганзу одинъ длиною въ 25 саженъ, черезъ Э-ію-хэ одинъ въ 15 саженъ, черезъ Ку-муръ три, два по 15 саженъ и одинъ въ 10 саженъ, черезъ Коро-хэ одинъ въ 40 саженъ и черезъ Немэръ одинъ въ 50 саженъ.

Для уменьшенія суммы расхода на устройство тракта полагалось бы возможнымъ нѣкоторыя инженерныя работы сократить, при условіи установленія движенія по тракту съ ограниченной скоростью, именно 1) отъ Благовѣщенска до Лянчжантуна, начиная съ 1-го апрѣля по 15-е ноября, по 5 верстъ въ часъ съ условіемъ обязательной возки почты и проѣзжающихъ ночью. Съ 15-го ноября по 1-е апрѣля можетъ быть установлено на этомъ участкѣ нормальное движеніе по 10 верстъ въ часъ. 2) Отъ Лянчжантуна до Сын-чжана съ 1-го апрѣля по 15-е ноября, по 5 верстъ въ часъ, съ 15-го ноября по 1-е апрѣля, въ виду гористой мѣстности, съ частыми подъемами и спусками, 8 верстъ въ часъ и 3) отъ Сын-чжана до Цицикара съ 1-го апрѣля по 15-е ноября 8 верстъ въ часъ и въ остальное время нормальное движеніе по 10 верстъ въ часъ.

При установленіи движенія съ указанной ограниченной скоростью потребуется выполнить слѣдующія работы: 1) отъ праваго берега Амура до поста Маріи-Магдалины: исправить мосты черезъ рѣки Херан-хэ и Чекедзы; у Чекедзы засыпать галькой топкое мѣсто на 40 саж., 2) до Лянчжантуна построить два моста въ три и двѣ сажени длиной и у перваго моста гать на 20 саж. Черезъ рѣку Ганзу постоянный перевозъ, съ подъемной силой для лошадей и экипажей, 3) до станціи Хингана построить три моста, размѣрами въ послѣдовательномъ порядкѣ: двѣ, одну и три сажени длиной, построитъ двѣ гати всего на 160 саженъ и исправить дорогу на протяженіи 250 саженъ, 4) до Эрчжана построить шесть мостовъ размѣрами въ послѣдовательномъ порядкѣ: первые два по 4 сажени, слѣдующіе два по 2 сажени и два послѣднихъ по 5 саженъ длиной. Устроить гати въ 4 мѣстахъ, въ общей сложности на протяженіи 405 саженъ, 5) до Санъ-чжана перевозъ черезъ рѣку Э-ію-хэ для переправы людей и клади; построить три моста, первые два по одной сажени и послѣдній въ 5 саженъ длиной. Гати въ двухъ мѣстахъ, всего на протяженіи 200 саженъ, 6) до Ляо-іе-мяо три перевоза черезъ рѣку Ку-муръ для переправы людей

и клади; построить одинъ мостъ въ 5 саженъ длиною; расчистить дорогу отъ камней на протяженіи 300 саженъ; исправить дорогу на протяженіи 250 саженъ и исправить подъемъ на дорогѣ послѣ третьяго переѣзда черезъ Ку-муръ за деревней Дахоянъ, 7) до Сын-чжана построить перевозъ черезъ рѣку Мона-хэ для переправы людей и клади; одинъ мостъ длиною въ 5 саженъ; гать въ 15 саженъ и расчистить дорогу на протяженіи 260 саженъ, 8) до Мона-хэ перевозъ черезъ рѣку у Сы-чжана для переправы пассажировъ и клади во время разливовъ рѣчки выше нормальнаго уровня; одинъ мостъ длиною въ 2 сажени; гать длиною въ 200 саженъ; расчистить дорогу отъ камней на протяженіи 500 саженъ, 9) до Кара-чжана перевозъ черезъ Коро-хэ съ подъемной силой для лошадей и экипажей; одинъ мостъ въ 3 сажени длиной и гать на 60 саженъ, 10) до Сытилитуна построить два моста, въ двѣ и три сажени длиной и гати на 150 саженъ, 11) отъ Мергена до Бань-чоузы построить два моста въ 3 и 2 сажени длиной и гать на 40 саженъ, 12) отъ Камха-чжана до Хенаньтуна построить перевозъ черезъ р. Немэръ съ подъемной силой для лошадей и экипажей и двѣ гати по берегамъ Немэра, всего на протяженіи 3 верстъ, 13) отъ Сяо-дин-фан-цза до Карчи перевозъ для людей и клади на случай подъема воды въ заливѣ (протокѣ) и 14) отъ Карчи до Тахаръ-чжана построить три такихъ же перевоза черезъ заливы и гать на 20 саженъ. А всего требуется построить: три перевоза большихъ, съ подъемной силой для экипажей и лошадей; десять перевозовъ малыхъ для переправы только людей и клади; 22 моста отъ 1 до 5 саженъ длиной; гати въ 17 мѣстахъ, всего на протяженіи 5—6 в.; расчистить дорогу отъ камней въ шести мѣстахъ на протяженіи 2,18 версты; исправить дорогу на протяженіи 250 саженъ и одинъ подъемъ и кромѣ того исправить два старыхъ моста. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что строевой лѣсъ, годный для постройки мостовъ и перевозовъ, на трактѣ, имѣется въ сторонѣ не ближе 25—30 вер., только на Хинганѣ, на участкѣ Лянчжантунъ — Сы-чжанъ, тутъ же по сторонамъ имѣется въ изобиліи нестроевой лѣсъ, преимущественно бѣлая береза, дубъ и кустарникъ разныхъ породъ, необходимый для фашинъ при устройствѣ гатей. Матеріалъ для фашинъ при устройствѣ гати у рѣки Немэръ имѣется также на мѣстѣ, такъ какъ берега рѣки покрыты кустарникомъ, преимущественно мелкимъ тальникомъ. На всѣхъ другихъ участкахъ, вблизи тракта, древесной растительности нѣтъ.

Стоимость всѣхъ поименованныхъ работъ не представлялось возможнымъ выяснить въ проѣздъ комиссіи, такъ какъ на трактѣ никакихъ строительныхъ матеріаловъ въ запасѣ не имѣлось. При опросѣ нѣкоторыхъ китайцевъ о стоимости поставки матеріаловъ запрашивались баснословныя, ясно преувеличенныя цѣны, согласно которыхъ выводилось заключеніе, что заготовка лѣсныхъ матеріаловъ для мостовъ обошлась бы дешевле при доставкѣ изъ Благовѣщенска.

Для устройства перевозовъ черезъ рѣки полагалось бы выгоднѣе и удобнѣе пріобрѣсти плоскодонныя лодки, которыя для рѣкъ Кумуръ, Коро-хэ и Немэръ, а также для заливовъ на участкѣ Лохачжанъ — Цицикаръ, можно было бы купить у жителей на р. Нонни и доставить безъ особыхъ расходовъ по тѣмъ же рѣкамъ, для переправы черезъ которыя онѣ предназначены, такимъ же порядкомъ заготовить лодки на Амурѣ для рѣки Ганзы.

На всемъ трактѣ предположено устроить, кромѣ оконченныхъ въ Благовѣщенскѣ и на станціи Цицикаръ, двадцать почтовыхъ станцій въ поименованныхъ выше, при описаніи тракта, пунктахъ, расположенныхъ другъ отъ друга на слѣдующемъ разстояніи:

Благовѣщенскъ.	
Постъ Маріи-Магдалины	32 версты.
Лянчжантунъ	23 „
Хинганъ (въ лощинѣ за четвертымъ переваломъ со стороны Благовѣщенска)	17 „
Эр-чжанъ	18 „
Сан-чжанъ.	18 „
Ляо-іе-мао	20 „
Сын-чжанъ (Сы-чжанъ)	22½ „
Мона-хэ	23 „
Коро-чжанъ	21 „
Сышилитунъ	24 „
Мергенъ	20 „
Бань-чоуза.	19 „
Ильха-чжанъ.	18 „
Камха-чжанъ.	23½ „
Хэнаньтунъ	27 „
Лохо-чжанъ	30 „
Сяо-дин-фан-цза	25 „
Карчи	23 „
Тахаръ-чжанъ	30 „
Цицикаръ городъ	28 „
Цицикаръ станція	25 „
Всего . . .	487 верстъ.

По полученнымъ въ Цицикарѣ свѣдѣніямъ, отъ станціи Цицикаръ для постояннаго правильнаго сообщенія съ городомъ Цицикаръ сооружается въ ближайшемъ будущемъ и не позже текущаго лѣта узкоколейная желѣзная дорога съ конной или паровой тягой. Настоящая желѣзная дорога будетъ предоставлена и для частнаго пользованія. Если со стороны администраціи Китайской-Восточной желѣзной дороги не встрѣтится препятствій на перевозку по сооружаемой узкоколейной

дорогѣ также и почты, то почтовый перегонъ Цицикаръ городъ—Цицикаръ станція упраздняется.

При опредѣленіи числа перегоновъ комиссія сообразовалась съ состояніемъ дороги и населенными пунктами, подгоняя почтовыя станціи къ деревнямъ, во избѣжаніе постройки помѣщеній для станцій внѣ деревень. Перегоны между намѣченными станціями на участкахъ Благовѣщенскъ — Мергенъ и Камха-чжанъ — Цицикаръ, по состоянію дороги, признаются вполнѣ нормальными. Наиболѣе длинный перегонъ отъ Благовѣщенска до поста Маріи-Магдалины, принимая во вниманіе нѣкоторую задержку почты и проѣзжающихъ лѣтомъ на переправѣ черезъ Амуръ, слѣдовало бы сократить, но для этого пришлось бы устроить почтовую станцію не на военномъ посту, а въ одной изъ маленькихъ деревень ближе къ Благовѣщенску, и тѣмъ самымъ лишить гарнизонъ поста правильнаго обмѣна съ почтами простой корреспонденціи и удобнаго пользованія почтовыми лошадьми для разъѣздовъ. Кромѣ того, устройство станціи на посту имѣетъ то преимущество, что по предположенію комиссіи для помѣщенія станціи можетъ быть отведена одна изъ казенныхъ военныхъ построекъ, хотя бы помѣщеніе бывшаго тамъ почтово-телеграфнаго учрежденія. Наиболѣе короткіе перегоны Лянчжантунъ—Хинганъ—Эр-чжанъ и Эр-чжанъ—Сан-чжанъ объясняются особо тяжелыми свойствами гористой дороги, съ частыми крутыми подъемами и спусками, пересѣкаемой значительнымъ числомъ рѣчекъ и болотъ.

На участкѣ Мергенъ—Камха-чжанъ (60 верстъ) дорога въ наиболѣе хорошемъ состояніи, а потому вмѣсто намѣченныхъ здѣсь, по расположенію населенныхъ пунктовъ, трехъ перегоновъ, съ промежуточными станціями въ Бань-чоузѣ и Ильха-чжанѣ, можно установить только два перегона по 30 верстъ каждый, если этому не послужитъ препятствіемъ необходимость постройки на срединѣ пути зданій для размѣщенія станцій.

Помѣщенія для станцій предполагается возможнымъ приспособить изъ китайскихъ фанзъ. При опросѣ въ нѣкоторыхъ деревняхъ китайцевъ-владѣльцевъ дворовъ выяснено, несмотря на свойственную китайцамъ въ такихъ случаяхъ осторожность въ отвѣтахъ, что дворъ съ жилой фанзой и нѣкоторыми надворными постройками, годными для храненія необходимаго запаса фуража и продуктовъ, можно взять въ аренду за плату отъ 200 до 500 рублей въ годъ. По заявленію нашего чиновника министерства иностранныхъ дѣлъ въ Цицикарѣ, мѣстный цзянъ-цзюнъ обѣщалъ по первому требованію оказать неофиціально свое содѣйствіе къ обезпеченію станцій помѣщеніями, поэтому предполагается, что особыхъ препятствій на наемъ фанзъ для станцій не встрѣчается.

Обыкновенная даже лучшая китайская фанза для жилья въ зимнее время совершенно непригодна; населеніе же по тракту, за исключеніемъ небольшого числа отдѣльныхъ владѣльцевъ дворовъ и то

только въ нѣкоторыхъ пунктахъ, крайне бѣдное и потому на всѣхъ намѣченныхъ для станцій пунктахъ имѣются фанзы только глинобитныя, требующія серіозныхъ работъ для приспособленія ихъ какъ помѣщенія для станцій.

Имѣя въ виду, что станціонныя помѣщенія, за исключеніемъ одной комнаты для проѣзжающихъ, цѣликомъ предназначаются въ пользованіе почтосодержателя и что производство работъ средствами казны по приспособленію станціонныхъ помѣщеній изъ фанзъ, а равно по постройкѣ новыхъ зданій для станцій, съ необходимыми надворными постройками на Хинганѣ у кумирни Ляо-іе-мяо и на участкѣ Мергенъ—Камха-чжанъ и затѣмъ періодическій ремонтъ всѣхъ помѣщеній потребуетъ значительныхъ расходовъ на содержаніе техническаго персонала и, кромѣ того, не гарантируя помѣщенія отъ небрежнаго содержанія со стороны почтосодержателей, лично не заинтересованныхъ въ поддержаніи ихъ въ исправномъ состояніи, комиссія полагала бы болѣе выгоднымъ для казны при сдачѣ почтовой гоньбы по тракту обусловить въ кондиціяхъ, чтобы помѣщенія для станцій были предоставлены самими почтосодержателями, на тѣхъ же основаніяхъ, какъ установлено на трактахъ Приамурскаго края.

Не касаясь устройства помѣщеній для надобностей почтосодержателя и станціонной прислуги, слѣдовало бы при сдачѣ станцій обусловить приспособленіе лишь одной комнаты для проѣзжающихъ, а также помѣщенія для военнаго конвоя, если таковой будетъ признанъ нужнымъ установить на всѣхъ станціяхъ. Помѣщеніе для проѣзжающихъ достаточно имѣть изъ одной комнаты, отводя для нея лучшую половину фанзы, сдѣлавъ слѣдующія переустройства: 1) входныя двери въ фанзу со двора и изъ первой фанзы въ комнату для проѣзжающихъ передѣлать по типу обыкновенныхъ дверей европейскихъ построекъ, 2) каны прямо отъ входа убрать, каны же на правой и лѣвой сторонахъ отъ входа въ комнату оставить, не уничтожая въ нихъ топки; верхнюю площадь кановъ забрать шелевкой и сверхъ шелевки покрыть линолеумомъ. Такое устройство кановъ даетъ возможность проѣзжающимъ пользоваться каномъ вмѣсто кровати, гарантируя отъ пыли и холода, 3) земляной полъ фанзы между канами застлать плахами, 4) устроить тесовый потолокъ въ тѣхъ фанзахъ, гдѣ потолковъ не имѣется, 5) вмѣсто китайскихъ рамъ съ бумагой поставить два окна, одно изъ нихъ противъ входа двойное, 6) для нагрѣванія комнаты поставить одну маленькую голландскую печь или чугунный каминъ, 7) стѣны комнаты оклеить обоями или же выкрасить масляной краской, 8) для обстановки имѣть два стола и не менѣе четырехъ стульевъ. Кромѣ того, одинъ изъ кановъ долженъ закрываться занавѣсью для предоставленія этого кана въ пользованіе проѣзжающихъ женщинъ. Необходимо также обусловить устройство отхожаго мѣста по возможности вблизи отъ помѣщенія для проѣзжающихъ.

По свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ имѣющихся на трактѣ нашихъ

военныхъ постовъ, а равно и отъ жителей-китайцевъ, въ данное время *) на всемъ трактѣ разбойничьихъ шаекъ (хунхузовъ) не имѣется, за исключеніемъ развѣ ближайшихъ поселеній къ городу Цицикару, гдѣ и теперь наблюдаются рѣдкіе случаи грабежей. Однако, несмотря на благопріятныя свѣдѣнія относительно безопасности проѣзда по тракту, по мнѣнію комиссіи, нельзя приступить къ открытію тракта до организаціи правильной охраны слѣдующихъ по нему почты и проѣзжающихъ.

Отсутствіе хунхузовъ на трактѣ можно объяснить скорѣе тѣмъ, что крайняя бѣдность мѣстнаго населенія не представляла для нихъ выгодъ проявить здѣсь свою дѣятельность; случайные же проѣзды торговцевъ и провозъ товаровъ обставлялись болѣе или менѣе сильной охраной, для нападенія на которую могли бы отважиться только большія шайки разбойниковъ, къ своевременному соединенію коихъ могло служить препятствіемъ неимѣніе точныхъ свѣдѣній о времени проѣзда по тракту торговцевъ или отправки транспортовъ съ товарами.

По установленіи же правильнаго движенія по тракту положеніе вещей въ этомъ отношеніи совершенно мѣняется. Тѣ же хунхузы, которые отваживаются въ данное время на грабежи въ окрестностяхъ Цицикара, несмотря на постоянные разъѣзды русскихъ и китайскихъ войскъ, не замедлятъ перенести свою дѣятельность на трактъ, если не обезпечить движеніе по нему почты и проѣзжающихъ достаточно сильной охраной.

Въ виду этого, комиссія полагала бы необходимымъ на всѣхъ почтовыхъ станціяхъ Цицикарскаго тракта установить военные посты по крайней мѣрѣ изъ 10 нижнихъ чиновъ, возложивъ на нихъ періодическіе объѣзды находящихся на трактѣ и вблизи него китайскихъ деревень, а равно, если потребуется, и сопровожденіе почты и проѣзжающихъ отъ станціи до станціи.

Для опредѣленія стоимости содержанія почтовыхъ станцій на Цицикарскомъ трактѣ въ данное время правильныхъ свѣдѣній собрать не представлялось возможнымъ, такъ какъ у мѣстнаго населенія большихъ запасовъ фуража и продуктовъ, въ виду большого требованія ихъ на театръ войны, не имѣется и потому цѣны на все повышены вдвое и болѣе. Въ проѣздъ комиссіи можно было купить и то въ небольшомъ количествѣ: овесъ 1 руб. 50 коп. за пудъ; сѣно въ среднемъ 30 коп. за пудъ. Мяса въ продажѣ у мѣстныхъ жителей нѣтъ, но покупкою скота на ногахъ пудъ мяса обойдется не дороже шести рублей. Дрова для отопленія станцій, при заблаговременной заготовкѣ ихъ подряднымъ способомъ, обойдутся съ доставкой на мѣста отъ 4 до 10 руб. за погонную сажень, а на Хинганскомъ перевалѣ, отъ Лянчжантуна до Сын-чжана, значительно дешевле.

Изъ приведенныхъ краткихъ свѣдѣній о стоимости продук-

*) Развѣдка производилась въ 1905 году.

товъ и фуража, можно вывести заключеніе, что въ мирное время, при дешевой оплатѣ труда китайцевъ, заготовка фуража и продуктовъ для почтовыхъ станцій хозяйственнымъ способомъ обойдется значительно дешевле, чѣмъ на трактахъ Амурской области. Но зато содержатели почтовыхъ станцій будутъ находиться въ болѣе невыгодныхъ условіяхъ при заготовкѣ и пополненіи запасовъ всѣхъ другихъ предметовъ первой необходимости и домашняго обихода, не имѣющихся въ продажѣ на мѣстѣ, а также наймѣ станціонной прислуги, плата которой, сравнительно съ Амурской областью, будетъ больше не менѣе, чѣмъ въ два раза. Кромѣ того, содержаніе станцій удорожается наймомъ, постройкой новыхъ и приспособленіемъ готовыхъ помѣщеній для станцій. Въ общемъ, согласно представляемой оцѣночной вѣдомости, содержаніе одной пары лошадей, съ отдачей станціи на пятилѣтній срокъ при комплектѣ лошадей въ три пары, считая девятипроцентное вознагражденіе почтосодержателю за затрату капитала и трудъ, выразится въ суммѣ 1800 руб. въ годъ или 150 руб. въ мѣсяцъ, каковая сумма при нормальныхъ цѣнахъ на продукты и фуражъ должна значительно понизиться. Точныхъ свѣдѣній о количествѣ провозимыхъ грузовъ и прогоняемаго скота по Цицикарскому тракту собрать не представлялось возможнымъ, такъ какъ статистическихъ данныхъ объ этомъ не имѣется ни у русскихъ, ни у китайскихъ властей Цицикара, въ виду чего не можетъ быть вырѣшенъ въ данное время вопросъ о томъ, насколько необходимо образованіе особаго учрежденія для выполненія Высочайшаго повелѣнія о взиманіи сборовъ за провозъ груза и скота по тракту. Принимая же во вниманіе сообщенныя таможенной заставой и областнымъ ветеринарнымъ инспекторомъ въ Благовѣщенскѣ свѣдѣнія о количествѣ провозимаго груза и прогоняемаго скота, комиссія полагала бы, для сокращенія расходовъ и впредь до выясненія количества работы по взиманію сборовъ, возложить взиманіе таковыхъ, по устройству тракта, на комендантскія управленія города Цицикара и поста Ильинскаго *), съ отпускомъ имъ денежныхъ средствъ на канцелярскіе расходы и наемъ вѣсовщиковъ, по одному на каждое управленіе; для взвѣшиванія же грузовъ заготовить для каждаго комендантскаго управленія вѣсы для взвѣшиванія грузовъ безъ перекладки съ экипажами. Для предупрежденія провоза грузовъ и прогона скота безъ оплаты сборами установить заставу на главномъ Хинганскомъ перевалѣ при почтовой станціи Ляо-іе-мяо, гдѣ, по свѣдѣніямъ, кромѣ главнаго тракта, обходныхъ дорогъ не имѣется.

Производство контроля и наблюденіе за проходящими транспортами и гуртами скота возложить на заставѣ на начальника военнаго поста, усиливъ для сего личный составъ поста на пять человѣкъ. Во избѣжаніе же пропуска черезъ заставу грузовъ и скота безъ оплаты

*) Существовала до конца 1906 года.

сборами вмѣнить въ обязанность начальникамъ производить повѣрку документовъ на пропускъ грузовъ и скота, хотя бы на выдержку. Такая организація порядка взиманія сборовъ, не вызывая расходовъ по содержанію отдѣльнаго штата служащихъ, не обременитъ военные посты на трактѣ, дѣятельность которыхъ въ данное время ограничивается рѣдкими разъѣздами въ окрестностяхъ для наблюденія за населеніемъ, исправленія поврежденій телеграфной линіи и для сообщенія между постами, тѣмъ болѣе, что съ открытіемъ почтовыхъ трактовъ расходъ людей на поѣздки по телеграфной линіи и на посты значительно уменьшится, такъ какъ сообщеніе между постами и поѣздки на линію будутъ производиться при посредствѣ почтовыхъ лошадей.

МАРШРУТЪ № 5.

Описаніе пути, пройденнаго разъѣздомъ отъ I-го Пограничнаго конnаго полка, съ 30-го мая по 15-е августа 1910 г., черезъ округа: Хуланчэнскій, Бейлинскій, Тунькэнскій, Эрка-шаньскій, Мергенскій, отъ города Харбина до г. Мергена *).

Дорога изъ Харбина до Хуланчэна, такъ называемый—большой трактъ—хорошая, идетъ по ровной мѣстности и по ней безъ всякаго затрудненія могутъ двигаться всѣ рода оружія.

Пройдя около 20 верстъ отъ Харбина, дорога подходитъ къ рѣкѣ Хулань-хэ, на лѣвомъ берегу которой лежитъ городъ Хуланчэнъ. Рѣка Хулань-хэ около города течетъ медленно, ширина ея около $^1/_2$ версты, берега низменные, глинистые. Переправа на другой берегъ производится двумя большими паромами на лодкахъ. Оба парома устроены основательно. Грузоподъемность до 12 арбъ груженныхъ. Переправа происходитъ на шестахъ. Благодаря слабому теченію, паромъ почти не сносится внизъ по теченію. Въ случаѣ надобности можно устроить переправу другого рода, напримѣръ, мостъ на судахъ.

На лѣвомъ, т.-е. городскомъ, берегу въ настоящее время имѣется много джонокъ, грузоподъемностью до 3,000 пудовъ каждая, и еще на берегу имѣется много строевого лѣсу и досокъ, такъ что устройство переправы не займетъ много времени.

Городъ Хуланчэнъ лежитъ на лѣвомъ берегу рѣки Хулань-хэ. Этотъ берегъ слегка подымается надъ уровнемъ воды и во время разливовъ городъ водой не заливается. По китайскимъ источникамъ Хуланчэнъ имѣетъ до 40,000 жителей.

Весь городъ, собственно, состоитъ изъ одной длинной улицы (главной), которая является торговымъ центромъ, по ней расположены главныя торговыя фирмы, большіе магазины, лучшіе рестораны и постоялые дворы.

Почти всѣ дома кирпичные, по крайней мѣрѣ фасады, выходящіе на улицу. Эта улица содержится очень хорошо, даже поливается, по бокамъ ея устроены дощатые тротуары, которые служатъ покрышками для довольно глубокихъ сточныхъ канавъ. Жизнь на этой улицѣ кипитъ. Цѣлыя вереницы арбъ выѣзжаютъ изъ воротъ богатыхъ фирмъ и движутся къ рѣкѣ, отвозя на джонки пшеницу, ячмень, гаолянъ и бобы. Всѣ эти продукты, погруженные на джонки, отправляются къ устью рѣки, гдѣ вновь перегружаются на пароходы для дальнѣйшаго слѣдованія въ Харбинъ.

---

*) Развѣдка штабсъ-ротмистра фонъ-Крузенштіерна.

Хлѣбные грузы по большей части доставляются по рѣкѣ, т.-е. съ верховій рѣки Хулань-хэ, а также и изъ сосѣднихъ деревень на арбахъ, зимой всѣ продукты доставляются гужомъ, такъ какъ рѣка замерзаетъ въ началѣ ноября и вскрывается въ половинѣ апрѣля или же въ послѣднихъ числахъ марта.

Маршрутная таблица Хуланчэнъ—Бейлинза.

Гор.	Хуланчэнъ.	1/2 вер.
Дер.	Сунцзяопа	1 1/2 „
„	Сянцзяопа	1 1/2 „
„	Чапязяцза	3 „
„	Сяопайзяцзы.	3 1/2 „
„	Тунгдядянъ.	1 „
„	Отдѣл. фанзы.	2 1/4 „
„	Пейдяопа.	1 3/4 „
„	Янгмыопа.	4 „
„	Ніуцзяонопа	2 1/2 „
„	Тхайниншань.	2 1/2 „
„	Лангдяопа	2 „
„	Кудядень.	3 1/2 „
„	Синанпу.	3 „
„	Шіенъ-чинза	3 1/2 „
„	Намагоу	3 1/2 „
„	Чанпу	4 „
„	Фучанго	5 „
„	Чичегауза.	2 „
„	Сигіоцзицза.	1 „
„	Тіахонъ.	2 1/2 „
„	Тзюбашань.	4 1/2 „
„	Маучуанъ.	1 1/2 „
„	Маганлопа	1 „
„	Тяньфасинчау.	2 1/2 „
„	Цунбашань.	2 „
„	Си-бей-гауза	2 1/2 „
„	Фашингау	3 „
„	Лин-девиза.	1 1/2 „
Гор.	Бейлинза.	1 1/2 „

Большая дорога, идущая изъ Хуланчэна въ Бейлинзу черезъ вышеназванныя деревни, широкая и хорошая въ сухое время года. Въ іюнѣ сего года она, благодаря сильнымъ дождямъ, дорога была сильно изрѣзана колеями, которыя затрудняли движеніе арбъ, мѣстами глубина колеи доходила до 1/2 аршина и болѣе. Отъ Хуланчэна до дер. Янгмыопа идетъ по ровной мѣстности, далѣе до самой Бейлинзы мѣстность становится холмистой, но эти неровности ничуть

не могутъ затруднять движенія, благодаря пологимъ спускамъ и подъемамъ. Почти на всемъ протяженіи дороги восточная ея сторона обсажена деревьями и окопана канавой. Деревья—большей частью молодой тополь, грабъ и изрѣдка ива. Почти всѣ деревни съ сѣв. и восточ. сторонъ обсажены густо деревьями, что, надо полагать, служитъ защитой отъ господствующихъ вѣтровъ, дующихъ въ этомъ направленіи осенью и зимой.

Ширина дороги позволяетъ идти войскамъ: кавалеріи по шести, пѣхотѣ по отдѣленіямъ, артиллеріи въ одно орудіе. Болота встрѣчаются около дер. Сышанцзыцза, но они не могутъ служить препятствіемъ для движенія. Болотистый притокъ рѣки Ни-хэ и сама рѣка Ни-хэ, благодаря болотистымъ берегамъ и мокрому лугу, представляютъ уже препятствіе для движенія. Черезъ протоки и главное русло рѣки Ни-хэ устроены мосты. Черезъ всю долину рѣки дорога идетъ по гати, но гать и настилы мостовъ сильно попорчены (изрѣзаны) колеями. Мостовые устои крѣпки, сваи толсты и одна лишь настилка требуетъ исправленія. Подручный матеріалъ имѣется въ окрестныхъ близлежащихъ деревняхъ и рощахъ, которыя разбросаны по полямъ. Почва вездѣ черноземъ, который лежитъ неглубокимъ пластомъ на поверхности.

Черноземъ почти вездѣ выработанъ и земля требуетъ удобренія. Вдоль дороги поля засѣяны гаоляномъ, ячменемъ, чумизой, бобами и, небольшіе участки, коноплей. Вокругъ каждой деревни и на задворкахъ каждой фанзы имѣются огороды, на которыхъ посажены: рѣдька, салатъ, китайская капуста и другіе овощи, которые идутъ въ пищу китайцамъ; подъ огороды отведены небольшіе участки и на нихъ сѣется очень ограниченное количество овощей, лишь потребное для своихъ надобностей. Вокругъ городовъ подъ огороды отведены участки побольше, такъ какъ овощи отвозятся въ городъ на продажу.

Вдоль дороги селенія расположены довольно часто, и можно сказать, что населеніе густое.

Все сельское населеніе занимается земледѣліемъ. Избытки своихъ продуктовъ они сбываютъ въ города на ханшинные, масличные и вермишельные заводы. Всѣ эти заводы большей частью расположены въ городахъ. Небольшіе масличные и вермишельные заводы встрѣчаются и въ деревняхъ, но производительность ихъ невелика, и они лишь обслуживаютъ мѣстное населеніе.

Скотъ держатъ въ небольшемъ количествѣ, потребномъ лишь для обработки полей. Быки и лошади есть почти на каждомъ дворѣ; лошадей можно встрѣтить по 2—3 на каждомъ дворѣ. Овецъ совсѣмъ не разводятъ, ихъ лишь очень рѣдко можно встрѣтить на дворахъ у магометанъ. Свиньи есть вездѣ, но онѣ плохо содержатся. Куры въ изобиліи, но довольно дороги. Другая домашняя птица встрѣчается рѣже.

Способы передвиженія по дорогамъ—тяжелыя арбы, запрягаемыя

до 8 лошадей или муловъ, а также фудутунки въ одну или двѣ лошади. Первыя служатъ для перевозки груза и пассажировъ, а вторыя для пассажирскаго движенія и для перевозки грузовъ большой скорости. Большинство крестьянъ переходятъ изъ одной деревни въ другую пѣшкомъ или же верхомъ, а грузы перевозятъ на вьюкахъ ослами.

Почти вдоль всей дороги идетъ телеграфная линія. Столбы хорошіе, большей частью новые, изоляторы большіе фарфоровые. Промежуточныхъ станцій кромѣ Хуланчэна и Бейлинзы нѣтъ.

Городъ Бейлинза (Суй-хуа-фу) расположенъ на невысокомъ плоскогорьѣ. Наружныхъ стѣнъ не имѣетъ, окопанъ лишь неглубокой канавой. Жителей по китайскимъ источникамъ до 35 тысячъ. Городъ очень оживленный и состоитъ изъ нѣсколькихъ взаимно пересѣкающихся улицъ, которыя полны разными фирмами, магазинами и мелочными торговцами.

Въ городѣ имѣется два базара на разныхъ концахъ, гдѣ торговля производится черезъ день, главнымъ образомъ, на нихъ торгуютъ зеленью, живностью и другими предметами первой необходимости. Базары эти по утрамъ сильно оживлены.

Главные продукты, которыми торгуетъ Бейлинза, это пшеница, ячмень и бобы.

Все это подвозится на арбахъ въ городъ, гдѣ ихъ покупаютъ богатые китайцы, которые и перепродаютъ агентамъ европейскихъ и японскихъ торговыхъ домовъ.

Маршрутная таблица Бейлинза—Тунькэнь.

		Разстояніе.
Гор.	Бейлинза.	
„	Лю-хо-лю	2 вер.
„	Тяндяяо.	7 „
„	Фундядя.	2 „
„	Джанъ-Яопа.	1 „
„	Каодяопа	1 „
„	Вяодяденъ.	$2^1/_2$ „
„	Кунцза-Танзинса. . .	$4^1/_2$ „
„	Кунзы-Эрдинцы. . . .	$1^3/_4$ „
„	„ . . .	$1^3/_4$ „
„	Куаньцзы-Саньцзинъ .	3 „
„	Гунзы-Сынцзинъ . . .	$5^1/_2$ „
„	Сан-хуанца-саньцза. .	3 „
„	Фукэно-дянъ.	$3^1/_2$ „
„	Лянь-хуацзинъ	$3^1/_2$ „
„	Хун-чигоу	12 „
„	Постоялый дворъ. . .	20 „
„	Тунькэнь.	20 „

Дорога отъ Бейлинзы до Тунькэня широкая, позволяющая двигаться войскамъ широкимъ фронтомъ.

Отъ Бейлинзы до рѣки Хулань-хэ дорога все понижается къ рѣкѣ, лѣвый берегъ рѣки низменный, правый гористый съ очень крутыми подъемами, такъ что артиллерія можетъ пройти съ трудомъ. Такой гористый характеръ дорога носитъ почти до самаго Тунькэня, окружающія поля мало засѣяны; склоны горъ покрыты мелкимъ кустарникомъ; деревни рѣже, вообще край становится болѣе дикимъ.

Дорога до рѣки Хулань-хэ сильно разъѣзжена, такъ что съ трудомъ по ней можно идти. Сейчасъ же за переправой дорога становится много лучше, не такъ разъѣзжена и изрыта, полотно дороги становится тверже и арбы идутъ легче. Земля, гдѣ нѣтъ болотъ, становится жирнѣе, и около Тунькэня черноземъ доходитъ до 7—9 футовъ толщины и благодаря этому не требуетъ удобренія. По словамъ китайцевъ обрабатывать безъ удобренія эти земли можно еще лѣтъ сто.

По мѣрѣ приближенія къ рѣкѣ мѣстность понижается и, наконецъ, переходитъ въ болотистый лугъ, передвиженіе по которому, благодаря его топкости, становится съ каждымъ шагомъ все труднѣе и труднѣе. Подъ ногами почва колеблется и мѣстами кованыя лошади проваливаются въ болото по брюхо.

Такія же болота встрѣчаются почти во всѣхъ лощинахъ вплоть до самаго Тунькэня, мѣстами въ лощинахъ почва настолько слаба, что даже китайскія лошади проваливаются, а арбы загружаются въ болотахъ по самую ось.

Гатей нѣтъ, а жители въ виду того, что потребности ихъ очень ограничены, мало ѣздятъ изъ деревни въ деревню. Вообще все движеніе торговое совершается зимой, лѣтомъ ѣздятъ только пассажиры, и то рѣдко.

Что же касается дороги отъ Бейлинзы до пристаней на рѣкѣ Хулань-хэ, то она сильно оживлена цѣлыми транспортами арбъ, ѣдущихъ изъ города груженными и возвращающихся пустыми отъ рѣки. На берегу Хулань-хэ огромные склады зерна, ожидающаго очереди погрузки на джонки для дальнѣйшей отправки внизъ по рѣкѣ. На рѣкѣ большое оживленіе, благодаря десяткамъ идущихъ вверхъ и внизъ по рѣкѣ джонокъ. Тутъ же у берега грузятся до 10 джонокъ. Грузоподъемность почти всѣхъ джонокъ до 3,000 пудовъ.

Жители обоихъ береговъ сообщаются между собой съ помощью парома. Паромъ устроенъ на двухъ джонкахъ, соединенныхъ между собой настилкой изъ досокъ, площадью 9×18 шаговъ. Паромъ подходитъ къ берегу вплотную. Теченіе медленное, глубина рѣки до 7 футовъ, ширина около 200 саженъ. Переправа на шестахъ и довольно медленная. Грузоподъемность этого парома 8 тяжело груженныхъ арбъ, 32 лошади и 20 человѣкъ. Черезъ остальныя рѣчки переправа въ бродъ, а гдѣ и вплавь. Только не доходя 3-хъ верстъ до Тунькэня,

черезъ рѣку Тунькэнь-хэ устроенъ былъ мостъ, но настолько низкій, что вода залила его. Надо замѣтить, что уровень всѣхъ рѣкъ и ручьевъ сильно поднялся.

Въ окрестностяхъ Бейлинзы, почти до рѣки, благодаря болоту, посѣвовъ нѣтъ. На правомъ же берегу рѣки поля по дороги засѣяны и воздѣланы очень хорошо. Гаолянъ здѣсь уступаетъ мѣсто овсу, кромѣ того здѣсь сѣятъ разнаго рода бобовыя растенія, пшеницу, разное просо. Чѣмъ ближе къ Тунькэню, тѣмъ поля рѣже, встрѣчаются большія пространства пустырей и много вновь поднятыхъ полей.

Огородничествомъ занимаются въ деревняхъ только лишь для своихъ надобностей. Сѣются овощи, идущіе къ китайскому столу.

Мѣстность между Бейлинзой и Тунькэнемъ населена не густо. Большинство жителей поселились въ этихъ мѣстахъ не особенно давно, деревни ихъ не благоустроены. Скота мало, держатъ лишь необходимый для хозяйства. Птицы тоже немного. Фанзы плохія. Вся эта неблагоустроенность происходитъ отъ того, что въ этой мѣстности водятся хунхузы, а раньше хунхузовъ было еще больше. Благодаря обилію хунхузовъ, жителямъ пришлось совсѣмъ покинуть свои деревни и идти въ города, и только лишь недавно они вернулись на свои родныя мѣста.

Ближе къ Тунькэню тяжелыя арбы замѣняются легкими монгольскаго типа, на высокихъ колесахъ, запряженными въ одну лошадь и подымающими не болѣе 15 пудовъ груза.

Городъ Тунькэнь (Хай-лун-фу) расположенъ на равнинѣ, обнесенъ невысокой стѣной съ наружнымъ рвомъ. Городъ этотъ сравнительно молодой, еще въ 1905 году въ городѣ было до 3,000 жителей. Въ настоящее время благодаря тому, что округъ открытъ для колонизаціи, численность населенія въ городѣ возросла до 20,000.

Улицы города широкія, всѣ пересѣкаются подъ прямымъ угломъ, на улицахъ, благодаря бывшимъ дождямъ, грязь невылазная. Движеніе даже въ хорошую погоду на улицахъ небольшое. Большихъ фирмъ и магазиновъ нѣтъ. Въ городѣ имѣются: 4 ханшинныхъ завода, 8 масляныхъ, нѣсколько вермишельныхъ и много мельницъ, приводимыхъ въ движеніе быками или лошадьми.

Благодаря отличной почвѣ въ Тунькэньскій округъ широкой волной двигаются съ юга китайцы, подъ ихъ будущія селенія отведены участки. Площадь подъ всѣ участки отведена около 800,000 десятинъ, занято поселенцами немного болѣе половины участковъ, но не всѣ участки еще разработаны.

Урожай въ округѣ колоссальный, по официальнымъ источникамъ, за 1909 годъ вывезено разныхъ зерновыхъ продуктовъ *около 34 милліоновъ пудовъ*. Вывозить всѣ продукты можно лишь зимой, когда всѣ ручьи, рѣки и болота замерзнутъ. Лѣтомъ можно ѣздить лишь на легкихъ монгольскихъ арбахъ. Главные пункты вывоза Сань-синъ,

Бейлинза, Айгунъ, Цицикаръ. Несмотря на огромный вывозъ, жители все-таки имѣютъ еще много зерна невывезеннаго, а въ особенности много соломы, которую рѣшительно некуда дѣвать и она гніетъ въ стогахъ. На топливо соломы не употребляютъ, такъ какъ лѣса въ окрестностяхъ очень много.

Въ Тунькэнѣ кончаются телеграфныя линіи, идущія сюда одна Харбина черезъ Хуланчэнъ и Бейлинзу, и другая изъ Цицикара. Въ скоромъ времени телеграфная линія пойдетъ прямо на Айгунъ.

Въ 1910 году китайцы имѣли въ виду проводить грунтовую дорогу изъ Тунькэня прямо въ Айгунъ черезъ верховья рѣки Немэра и Малый Хинганъ. Дорога эта будетъ длиною болѣе 250 верстъ и дастъ возможность кратчайшимъ путемъ сбывать продукты богатѣйшаго Тунькэнскаго округа на Амуръ.

Эта строящаяся дорога сократитъ путь между Амуромъ и Тунькэнемъ почти на 200 верстъ.

Для проведенія ея будутъ дѣлаться большія просѣки въ дѣвственныхъ лѣсахъ Хингана. Срубленныя деревья пойдутъ на устройство гатей и мостовъ, которыхъ на пути будетъ довольно большое количество. Въ головѣ дороги будутъ прокладывать телеграфную линію. Для охраны рабочихъ, а впослѣдствіи дороги, дорожныхъ сооруженій, телеграфной линіи и проѣзжающихъ будутъ расположены посты солдатъ по расчету 20 нижнихъ чиновъ на каждыя 25 верстъ. Эта охрана нужна противъ ороченъ и солонъ, которые считаютъ себя хозяевами этой области и ревниво ее оберегаютъ отъ проникновенія туда китайцевъ, особенности иностранцевъ. Въ настоящее время просѣки уже сдѣланы, но мосты и гати еще не устроены, благодаря дождливому лѣту и большому разливу рѣкъ. Телеграфъ еще не проложенъ.

Лѣтомъ, вслѣдствіе болотъ, можно ѣздить лишь на арбѣ монгольскаго типа. Она устроена такъ: легкая плетеная платформа, боковыя жерди которой служатъ оглоблями, въ которыя запрягается одна лошадь.

Платформа эта поставлена на ось съ очень большими колесами (діаметромъ до 2½ аршинъ), ось соединена съ платформой лишь двумя небольшими колышками. Ободья у колесъ изъ березы и очень неровно обдѣланы. Грузоподъемность такой арбы не больше 15 пудовъ, упряжь очень примитивная. Зимой, когда все замерзнетъ, перевозятъ кладь на тяжелыхъ китайскихъ арбахъ или же на саняхъ.

Маршрутная таблица Тунькэнь—Эрка-шанъ.

	Разстоян.
Гор. Тунькэнь	
Дер. Дза-кэ-тунь	9 вер.
„ Ван-ту-и	8½ „

	Отдѣльная фанза на берегу Лю-да-гоу-хэ	23	вер.
Дер.	Лѣсной постоялый дворъ . .	5	„
„	Ли-дія-хаіе	20	„
„	4 фанзы	20	„
„	Постоялый дворъ	8	„
Гор.	Эрка-шань	2½	„

Дорога вначалѣ около пяти верстъ идетъ по ровной мѣстности, но все время проходитъ по межамъ и потому часто мѣняетъ направленіе. Затѣмъ почти незамѣтно для глазъ спускается въ долину рѣки Дзя-кы-хэ. Эта долина сильно заболочена, грунтъ вязкій. Несмотря на то, что дорога идетъ все время по окраинѣ долины, мѣстами приходилось проходить цѣлыя озера воды, а мѣстами итти цѣлыя версты по болотамъ. Ширина этой долины около 2-хъ верстъ. Черезъ главное русло выстроенъ очень основательный мостъ на сваяхъ, длиною 32 шага, шириною 5 шаговъ. Берега рѣчки болотистые, поросшіе камышомъ и осокой. Рѣка неглубокая, около 2 аршинъ. Сейчасъ же за рѣкой дорога очень круто подымается на гору, поросшую густымъ кустарникомъ. Далѣе дорога идетъ черезъ невысокіе хребты и болотистыя долины. Черезъ рѣку Тунькэнъ-хэ перекинутъ мостъ, длиною 40 шаговъ, а шириною 5, съ перилами. Берега рѣки крѣпкіе, поросшіе кустарникомъ, дно песчаное, теченіе тихое, русло сильно извилистое.

Пройдя пять верстъ, опять приходится переправляться черезъ ту же рѣку. Мостъ еще не оконченъ, середина моста готова и у берега настилки нѣтъ, такъ что арбы приходится на рукахъ поднимать на высоту 1½ арш. и съ такой же высоты спускать внизъ на берегъ.

Отъ этой рѣки 25 верстъ дорога идетъ все время болотами и крутыми горами, но и на скатахъ и вершинахъ горъ попадаются топкія мѣста и болота. Мѣстами дорога совсѣмъ пропадаетъ, приходится идти цѣлиной по рѣдкому лѣсу. Почва покрыта высокой травой, которая сильно затрудняетъ движеніе, и кромѣ того почва стала какъ губка, подъ ногами колышется и изъ-подъ ногъ лошади бьютъ цѣлые фонтаны воды. Послѣднія 30 верстъ передъ Эрка-шанью приходится идти безъ дорогъ, на каждой почти верстѣ приходилось переходить рѣки въ бродъ или же переплывать, а арбы съ вещами разгружать и вещи переносить на рукахъ. Послѣ, взявъ невысокій подъемъ, мы поднялись на плато, гдѣ одиноко подымается потухшій вулканъ Эрка-шань.

Весь путь отъ Тунькэня до Эрка-шаня для движенія войскъ труденъ, въ особенности для артиллеріи и пѣхоты, благодаря крутымъ подъемамъ, топкимъ болотамъ и частымъ переправамъ черезъ ручьи и рѣчки, которые при незначительной ширинѣ очень глубоки и имѣютъ болотистые берега и вязкое дно.

Всѣ мосты, которые существуютъ, новые и сдѣланы основательно,

на всѣхъ другихъ рѣчкахъ, гдѣ пока еще нѣтъ мостовъ, ихъ въ скоромъ времени будутъ строить.

Населеніе сѣверной части Тунькэньскаго округа негустое. Деревни расположены рѣдко, это вѣрнѣе не деревни, а хутора, гдѣ живутъ большей частью новоселы съ юга. Только въ 30 верстахъ на сѣверъ живетъ до 5,000 человѣкъ китайцевъ-католиковъ; эти китайцы живутъ здѣсь уже сравнительно давно, такъ какъ здѣшній миссіонеръ живетъ въ этой мѣстности болѣе 10 лѣтъ.

Главное занятіе жителей земледѣліе. Но большимъ подспорьемъ для хозяйства является скотоводство и коневодство. Около хуторовъ на лугахъ пасутся небольшіе табуны лошадей и быковъ, у нѣкоторыхъ встрѣчались овцы, но ихъ мало. Большіе запасы фуража можно найти въ каждомъ хуторѣ. Въ общемъ, новоселы живутъ въ довольствѣ, имѣютъ всего въ изобиліи. Заводъ вермишели имѣется лишь въ одной деревнѣ Ван-ту-и. На этомъ же заводѣ много скота, лошадей и овецъ. Свиньи и куры есть въ каждой фанзѣ.

Будущій городъ будущаго округа въ настоящее время состоитъ изъ 6 фанзъ, въ самой большой изъ которыхъ стоитъ постъ солдатъ въ 25 человѣкъ при офицерѣ.

Границы будущаго города уже трасированы, также намѣчены мѣста кумиренъ, ямыня, улицъ и площадей. Городъ этотъ строится у подножія потухшаго вулкана Эрка-шань и будетъ носить это же названіе. Единственный недостатокъ — это отсутствіе воды.

Группа потухшихъ вулкановъ Эрка-шань состоитъ изъ трехъ отдѣльныхъ вершинъ, поставленныхъ какъ бы на постаментѣ и соединенныхъ между собой небольшой сѣдловинкой.

Маршрутная таблица Эрка-шань—Мергенъ.

		Разст.	
	Эрка-шань.		
Дер.	Обо	10	верстъ
„	Дедуръ	50	„
„	Унгаръ	2½	„
„	Аянъ	3	„
„	Чологэръ	13	„
„	Дерэ-Сологаръ	3	„
„	Томоченъ	7	„
„	Лянгдяфанза	6½	„
„	Кхонгальда	6½	„
„	Магной	4½	„
„	Хотитунъ	2	„
„	Ляумин-хэ	52½	„
„	Сяо-Морнгу	22	„
Гор.	Мергенъ (Нонь-цзянфу) . . .	10	„

Дороги между Эрка-шанемъ и Мергеномъ нѣтъ. Есть лишь слегка обозначенная тропа, вся поросшая травой, а въ иныхъ мѣстахъ даже кустами. Отъ Эрка-шаня до Обо дорога почти незамѣтно спускается въ долину рѣки Хугер-хэ. Мѣстность сильно заболочена. Черезъ Хугер-хэ имѣется вновь выстроенный мостъ. Ширина рѣки 50 шаговъ, теченіе быстрое, извилистое. Рѣка глубокая, берега обрывистые, но крѣпкіе. Правый берегъ, на которомъ лежитъ дер. Обо, сильно гористый. Дорога отъ Обо до Дэдура идетъ по гористой мѣстности, высшая точка 55 саж. относительной высоты надъ уровнемъ воды въ Хугер-хэ. Первыя двадцать пять верстъ дорога идетъ дубовымъ лѣсомъ, растущимъ на горѣ. Несмотря на то, что путь идетъ по гористой мѣстности, онъ почти все время проходитъ болота, которыя не только заполнили всѣ долины, но покрыли и всѣ скаты. Дорога все время обходитъ отдѣльныя вершины. Вторая половина дороги немного лучше; болотъ почти нѣтъ, лѣса исчезли и ѣхать приходится по горамъ, покрытымъ травой. По мѣрѣ приближенія къ Немэру горы понижаются и, наконецъ, очень полого спускаются къ рѣкѣ.

Переправа черезъ рѣку Немэръ-хэ самая большая, длинная и опасная и безъ надежныхъ проводниковъ изъ мѣстныхъ жителей почти немыслима. Приходится переправляться не только черезъ Немэръ, но еще черезъ рѣку Унчаръ-хэ и множество протоковъ, соединяющихъ ихъ между собой.

Въ то время, когда переправлялись развѣдчики, благодаря непрерывнымъ дождямъ, вся долина этихъ двухъ рѣкъ, шириною почти 6 верстъ, была покрыта водой.

Бывшій лѣсъ, росшій между этими рѣками, почти весь былъ сплошь залитъ водой и отъ него лишь виднѣлись однѣ вершины. Деревня Унчаръ почти вся была залита водой. Теченіе очень быстрое и все покрыто бурунами и водоворотами, мѣстами глубина воды превышала 2 сажени.

Переправляться приходилось на челнокѣ, пригнанномъ изъ Бордо; другихъ приспособленій нѣтъ. И устроить переправу, изъ-за быстраго теченія и ширины, нѣтъ возможности, несмотря на то, что имѣется много подручнаго матеріала. Грузоподъемность челнока, несмотря на низкіе борты и небольшую ширину (1 арш.), довольно велика. До 10 пудовъ груза и 5 человѣкъ.

Отъ Аяна до Хотитуна дорога все время идетъ долиной рѣки Немэръ и почти все по болотамъ, поросшимъ густой травой и покрытымъ кочками.

Дорогу въ этомъ мѣстѣ съ южной стороны окаймляетъ Немэръ, а съ сѣверной—горы, покрытыя посѣвами. Отъ деревни Хотитунъ дорога поворачиваетъ на сѣверъ и все время подымается въ гору, покрытую лѣсомъ молодыхъ дубовъ и березъ. Подъемы круты, дорога почти заброшена и вся поросла травой и даже кустами. Спускъ въ долину рѣки Лауркэ-бупръ (Лауль-хэ) пологій. Сама рѣка Лауркэ-бупръ очень

болотистая и вся покрыта кочками, на правомъ берегу рѣки устроена гать, но очень примитивно, требуетъ ремонта; матеріалъ имѣется тутъ же въ деревнѣ. Сама рѣка неглубокая и неширокая, дно вязкое, что и затрудняетъ переправу.

Между дер. Лауль-хэ и Мергеномъ дорога хорошая, встрѣчается лишь одно небольшое болото. Горы первыя 25 верстъ покрыты лѣсомъ и кустарникомъ, а потомъ очень крутымъ спускомъ переходятъ въ долину рѣки Нонни и подходятъ къ Мергену. Для движенія вся эта дорога, между Эрка-шанью и Мергеномъ, очень трудная, благодаря трудно проходимымъ болотамъ и крутымъ подъемамъ. Полевая артиллерія лѣтомъ совсѣмъ не пройдетъ. Зимой же дорога трудно проходима для пѣхоты, такъ какъ большія разстоянія ей будетъ трудно пройти отъ одного населеннаго мѣста до другого.

Населеніе, за исключеніемъ долины Немэра, очень рѣдкое. Долина Немэра населена исключительно даурами и отчасти маньчжурами. Главное занятіе—земледѣліе, сѣютъ пшеницу, гречиху, овесъ и просо. Вокругъ фанзъ имѣются небольшіе огороды. Въ отличіе отъ китайцевъ, дауры разводятъ много рогатаго скота и употребляютъ въ пищу молочные продукты. Живутъ всѣ очень зажиточно, имѣютъ много скота и лошадей и разводятъ барановъ.

Зимой занимаются охотой по пушному и хищному звѣрю. Охотятся изъ примитивныхъ фитильныхъ ружей. Шкуры оленей, дикихъ козъ, хищныхъ звѣрей выдѣлываютъ, но очень плохо, и продаютъ ихъ въ Мергенѣ или Бордо. Другою какою-либо промышленностью не занимаются.

МАРШРУТЪ № 6.

Станція Цицикаръ—городъ Сахалянъ на Амурѣ *).

Большая дорога изъ Цицикара въ Благовѣщенскъ или, какъ на Амурѣ называютъ, трактъ является единственной дорогой, которая связываетъ два важныхъ центра: Цицикаръ въ Маньчжуріи съ Благовѣщенскомъ на Амурѣ. Дорога эта важна тѣмъ, что она является единственно удобной, какъ перевалъ черезъ Малый Хинганъ. Дорога эта извѣстна давно какъ русскимъ, такъ и китайцамъ. По ней ежегодно отправляютъ большіе транспорты различныхъ товаровъ изъ Китая на Амуръ, по ней же гонятъ огромныя стада рогатаго скота изъ Хайлара и Цицикара въ Приамурье. Товарное движеніе совершается зимой, а скотъ гонятъ начиная съ ранней весны до поздней осени.

Эта же дорога важна и въ военномъ отношеніи, какъ кратчайшій путь къ Цицикару. Важность этой дороги русскіе испытали въ 1900 году и въ послѣднюю войну. Во время этихъ войнъ на трактѣ содержались наши этапы и почта. Кромѣ того мы пользовались китайской телеграфной линіей. Кромѣ того эта дорога есть и кратчайшая къ судоходной рѣкѣ Нонни, т.-е. опять-таки къ Цицикару, къ центру сосредоточенія китайскихъ войскъ.

Вдоль всего тракта идетъ телеграфная линія, хорошо содержимая. На протяженіи Цицикаръ—Айгунъ имѣется одна промежуточная станція—Мергенъ. Отсутствіе въ Приамурьѣ скота, вслѣдствіе малочисленности населенія, а также и хлѣба, ставитъ этотъ край въ полную зависимость отъ Маньчжуріи. Приамурье, а въ особенности Благовѣщенскъ, рѣшительно все получаетъ съ китайскаго берега. Скотъ, мука, овощи, сѣно, овесъ и водка получаются изъ Маньчжуріи. Запасовъ въ городѣ очень немного, и въ случаѣ какихъ-либо осложненій съ Китаемъ если послѣдній наложитъ запретъ на вывозимые продукты, въ Приамурьѣ и Благовѣщенскѣ будетъ въ очень скоромъ времени послѣ запрещенія продуктовый кризисъ, такъ какъ предметы первой необходимости сосредоточены въ однѣхъ рукахъ. А помочь этому краю мы не сможемъ, если конечно это случится зимой, такъ какъ въ этотъ промежутокъ времени, 4—5 мѣсяцевъ, край этотъ бываетъ отрѣзанъ отъ всей Россіи.

---

*) Развѣдка шт.-ротм. Крузенштіерна. 1910 г.

Маршрутная таблица Цицикаръ — Бордо — Мергенъ — Айгунъ — Сахолянъ — Благовѣщенскъ.

Перечень населенныхъ пунктовъ, разстояніе между ними и кто ихъ населяетъ.

		Разстояніе.	
Ст.	Цицикаръ	—	Русскіе, евреи, татары, китайцы.
Дер.	Беухума	6	Китайцы.
„	Сеухума	2	Тоже.
„	Сяометунь	3 1/2	Тоже.
„	Таментунь	2	Тоже.
„	Хуцзяфанъ	5 1/2	Тоже.
Гор.	Цицикаръ	4	Китайцы, маньчжуры, монголы, дауры, японцы и русскіе.
Дер.	Ванцзятунъ	4	Китайцы.
„	Тамаченъ	8	Тоже.
„	Индифанза	3	Тоже.
„	Чси-бао-тунь	12 1/2	Китайцы, маньчжуры.
„	Сандяфанза	18 1/2	Китайцы.
„	Хаджу	5 1/2	Монголы.
„	Янцзятунь	12	Китайцы, маньчжуры, монголы.
„	Сяошу	5	Китайцы и монголы.
„	Лахо-чжанъ	38	Тоже.
„	Тумфанза	4	Китайцы, дауры, монголы.
„	Хуанзятунъ	4	Тоже.
„	Хенантунъ	20	Китайцы, дауры, маньчжуры.
Рѣка	Немэръ-хэ	8	
Гор.	Бордо-чжанъ	2	Китайцы, дауры, монголы и маньчжуры.
	Импань Бутха	1 1/2	Резиденція област. начальника.
Дер.	Камаха	22	Маньчжуры и дауры.
„	Тю-бан-чуа	12	Монголы.
„	Иль-ха	14	Дауры, маньчжуры.
„	Пань-чоуза	19	Китайцы, маньчжуры, дауры.
„	Чингуанда	9	Китайцы, маньчжуры.
„	Сифанда	2	Тоже.
Гор.	Мергенъ	6	Китайцы, дауры, монголы и маньчжуры.
Дер.	Тунгванза	15	Китайцы, маньчжуры.
„	Сы-ши-ли-хэ	18	Тоже.
„	Коло-чжанъ	17	Маньчжуры и китайцы племенной составъ населенія.
„	Шитого-уцзы	19	Маньчжуры, китайцы.
„	Муна-хэ	8	Тоже.
„	Сы-сан-хоу	13	Тоже.
„	Са-чжанъ	9	Тоже.
„	Метна-хэ	—	Тоже.

Дер. Эр-ши-ли-хэ	10	Китайцы.
„ Ши-ли-чезъ	5	Тоже.
„ Сы-чжанъ	6	Маньчжуры, китайцы.
„ Ши-ли-ванъ	8	Китайцы.
„ Эр-ши-ли-ванъ	1½	Тоже.
„ Ляо-мяо (перевалъ черезъ малый Хинганъ).	12	Кумирня китайцевъ.
„ Да-хэянъ	15	Маньчжуры.
„ Сан-чжанъ	5	Маньчжуры, китайцы.
„ Шито-мяо	7	Кумирня китайцевъ.
„ Эр-чжанъ	8	Маньчжуры, китайцы.
Постъ Таукоуцзы	20	Китайскіе солдаты.
Дер. Лянцзятунъ	12	Китайцы.
„ Едзятунъ	4	Тоже.
„ Лоу-чжанъ	4	Тоже.
Гор. Айгунъ	12	Китайцы, маньчжуры, орочены.
Дер. Эр-дагоу	6	Китайцы.
„ Сан-дагоу	7	Тоже.
„ Сы-дагоу	3	Тоже.
„ Эр-дагоу	2	Тоже.
„ Колушань	2	Маньчжуры, китайцы.
„ Чехеза	6	Тоже.
„ Херан-зунь	4	Тоже.
Гор. Сахолянъ	4	Китайцы, русскіе, маньчжуры, японцы.
„ Благовѣщенскъ	1½	Русскіе.

Отъ станціи Цицикаръ до города Цицикаръ (Букуй) дорога идетъ все время по ровной мѣстности, почва песчаная. Благодаря лѣтнимъ дождямъ, мѣстами покрыта водой.

Между станціей и городомъ идетъ узкоколейная желѣзная дорога, съ небольшимъ подвижнымъ составомъ. Рельсы облегченнаго типа. Между городомъ и станціей идетъ китайскій правительственный телеграфъ и желѣзнодорожный. Рельсы положены на землю почти безъ балласта. Товарные поѣзда ходятъ очень медленно, пассажирскіе скорѣе. Составъ перваго — паровозъ и 7 товарныхъ вагоновъ, составъ второго — 6 вагоновъ классныхъ и одинъ товарный, на переѣздахъ шлагбаумовъ нѣтъ.

Отъ Цицикара до Тамачена дорога идетъ по пересѣченной песчаной мѣстности. По сторонамъ дороги пески, мѣстами небольшіе участки засѣяны овсомъ. Отъ деревни Тамаченъ до деревни Хаджу дорога идетъ по мокрому лугу, вся эта мѣстность была покрыта водой разлившихся рѣкъ Хуюр-хэ и Тахар-хэ. Всѣ посѣвы овса и бобовъ находятся подъ водой, скошенное въ большомъ количествѣ сѣно, хотя и сложенное въ копны и стоги, все уничтожено

и сгнило, единственно гдѣ сохранилось оно, это на возвышенностяхъ около деревни Чи-си-баотунъ, тутъ же сохранились посѣвы, но овесъ весь полегъ. Отъ деревни Хаджу до Сяошу по возвышенной слегка мѣстности, покрытой мѣстами песчаными буграми, между которыми разбросаны засѣянныя поля, но всѣ посѣвы уничтожены дождями. Между Сяошу и Лахо-чжаномъ дорога опять-таки проходитъ по гористой мѣстности и, благодаря песчаной почвѣ, не покрыта водой, которая стекла въ долину рѣки Нонни, расположенной къ западу отъ дороги. Въ этой мѣстности посѣвы отъ дождей не всѣ пропали и не полегли. Деревня Лахо-чжанъ очень большая, около 4,000 жителей, пристань на Нонни и ведетъ большую торговлю съ окрестными Заноньскими монголами. Мѣстные китайцы занимаются земледѣліемъ, и для обработки полей въ этомъ году у нихъ работали переселенцы съ юга за очень малую цѣну. Дорога отъ Лахо-чжана до Бордо-чжана идетъ вначалѣ по болотистому разливу рѣки Нонни, на высотѣ же деревни Хуанцзятунь подымается на высокое плоскогорье, покрытое посѣвами и, не доходя десяти верстъ до деревни Хенантунъ, спускается на мокрый лугъ долины рѣки Немэръ-хэ, мѣстами покрытый водой.

Сама же рѣка въ этомъ мѣстѣ течетъ нѣсколькими руслами, черезъ главное русло ходитъ баржа, на которой перевозятся телѣги, лошади и люди. Грузоподъемность этой баржи небольшая: четыре—пять лошадей и столько же людей или двѣ груженныхъ монгольскихъ арбы. Черезъ остальные рукава надо идти въ бродъ, а пѣшеходы перевозятся на челнокѣ, вся переправа продолжается около 2 часовъ, мѣстами лошади должны были идти вплавь, черезъ сѣверныя протоки построены мосты, но они требуютъ ремонта, такъ какъ бывшимъ наводненіемъ и высокой водой настилка снесена, а береговыя подсыпки размыты. Переправа черезъ Немэръ-хэ еще затрудняется тѣмъ, что берега ея покрыты лѣсомъ и кустарникомъ, растущимъ на болотѣ. Теченіе рѣки быстрое, глубина главнаго русла больше $1^1/_2$ сажени, остальныхъ различная, доходящая до сажени, теченіе ихъ медленное. Дно рѣки каменистое, берега болотистые, въ протокахъ дно въ нѣкоторыхъ (сѣверн.) вязкое, а въ другихъ твердое, не препятствующее переправляться въ бродъ.

Городъ Бордо (Бордо-чжанъ, Бутха) лежитъ въ двухъ верстахъ отъ рѣки Немэръ-хэ. Онъ является главнымъ центромъ Бутханскаго округа.

Собственно городъ Бордо состоитъ изъ одной улицы и имѣетъ около 3,000 жителей. Близость рѣки Нонни и сосредоточеніе дорогъ изъ плодородной долины рѣки Немэра и даурскихъ деревень дѣлаетъ его большимъ торговымъ центромъ, и этому еще способствуетъ то, что здѣсь живетъ начальникъ округа, которому подчинены всѣ дауры. Главная торговля Бордо—это пшеница, овесъ, просо, скотъ и шкуры пушного дикаго звѣря, а также шкурокъ козъ и оленей.

Въ виду того, что около Бордо есть удобная переправа черезъ

Немэръ, всѣ ѣдущіе по большому тракту изъ Цицикара въ Мергенъ или Благовѣщенскъ обязательно останавливаются въ этомъ городкѣ, черезъ него же ежегодно лѣтомъ гонятъ русскіе скотопромышленники свои стада, направляемыя въ Благовѣщенскъ и вообще въ Приамурье. Городскіе жители, занимающіеся земледѣліемъ, имѣютъ свои поля въ мѣстахъ не подвергающихся затопленію отъ разлива Немэръ-хэ и Лауль-хэ. Кромѣ пшеницы и овса сѣютъ еще много гречихи.

Отъ Бордо до Мергена дорога все время идетъ гористой мѣстностью, вслѣдствіе чего она хорошая. До дер. Иль-ха, долина рѣки Лауль-хэ, мѣстами болотиста, но дорога идетъ все время по полугорѣ и потому по болотамъ почти не приходится идти. Населеніе рѣдкое, занимается земледѣліемъ, охотой и скотоводствомъ и отчасти мѣстнымъ промысломъ. Маленькое болото лишь встрѣчается южнѣе дер. Тю-бан-чуа. Скотоводство процвѣтаетъ въ долинѣ рѣки Лауль-хэ, вслѣдствіе обильныхъ луговъ и вообще потому, что дауры любятъ заниматься имъ и ѣдятъ молочные продукты.

Горы, покрытыя лѣсомъ, начинаются отъ деревни Иль-ха до Пань-чоузы, этотъ лѣсъ чистый и состоитъ по большей частью изъ дуба, березы, очень рѣдко встрѣчается ель. Отъ Пань-чоузы до Мергена, дорога спускается постепенно въ долину Нонни и проходитъ по болоту, которое приходится обходить по горамъ. Жители объясняютъ такое обиліе болотъ лишь тѣмъ, что это лѣто было исключительно обильно дождями, благодаря чему всѣ ручьи, рѣки и озерца вышли изъ береговъ и затопили всѣ низкія мѣста. Въ болѣе сухое время года и менѣе дождливое лѣто рѣка Хуюръ-хэ почти не разливается и ее всюду можно пройти. Въ 1910 году въ іюлѣ черезъ долину Хуюръ-хэ пройти совсѣмъ нельзя было и движеніе совсѣмъ прекратилось, также было прекращено движеніе по берегу рѣки Нонни черезъ деревни Нинь-чжанъ и Тахар-чжанъ, черезъ эти деревни главнымъ образомъ и проходитъ большой трактъ. Въ 1910 году всѣ посѣвы и покосы пропали почти на протяженіи всего пути между Цицикаромъ и Мергеномъ, а также по долинѣ рѣки Немэръ-хэ, въ этой мѣстности благосостояніе жителей подорвано.

Городъ Мергенъ (Нонь-цзянь-фу) лежитъ на лѣвомъ берегу рѣки Нонни и является главнымъ городомъ округа и мѣстопребываніемъ чжи-фу. Городъ небольшой, жителей немного болѣе 3,000. Обнесенъ частоколомъ съ присыпкою земли лишь ямынь чжи-фу.

Въ городѣ имѣется телеграфъ, который работаетъ съ Айгуномъ и Цицикаромъ.

Весь участокъ отъ Мергена до Айгуна очень гористый, такъ какъ на этомъ пути приходится пересѣкать главный хребетъ Малаго Хингана. Въ первой половинѣ іюля 1910 года, благодаря многодневнымъ дождямъ всѣ горныя рѣки и рѣчки обратились въ широкія бушующія рѣки и стремительно несущіеся потоки воды.

Жители не были подготовлены къ такому стихійному бѣдствію. Движеніе все прекратилось; приспособленій къ устройству переправъ черезъ рѣки у жителей не было.

Вся почва обратилась въ сплошную грязь; грязь мѣстами доходила почти до брюха лошади. А хуже всего были мѣста, гдѣ попадалась пловучая глина, въ этихъ мѣстахъ лошади совсѣмъ выбивались изъ силъ. Все было бы еще ничего, если бы подъ всей этой грязью былъ твердый и ровный грунтъ, но подъ ней были осколки лавы, гранита и корни деревьевъ. Дно всѣхъ рѣкъ каменистое, покрытое валунами.

Дорога до Коло-чжана идетъ по гористой, но почти безлѣсной мѣстности, вслѣдствіе чего она сравнительно сухая, исключая первыхъ 10 верстъ, идущихъ по болотистой равнинѣ Нонни. Переправа черезъ рѣку Королъ производится на лодкахъ. Ширина рѣки 25 саженъ, глубина мѣстами у праваго берега болѣе сажени, у лѣваго меньше, оба берега пологи и покрыты небольшимъ лѣсомъ. Дно песчаное. Деревня Коло-чжанъ большая, около 1,000 жителей. Отъ Коло-чжана до Шитого-уцзы дорога идетъ по безлѣснымъ горамъ; она каменистая, что сильно затрудняетъ движеніе, крутыхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ, такъ что войска могутъ свободно двигаться. Шитого-уцзы—Муна-хэ: по бокамъ дороги идутъ лѣса и она каменистая. Изъ д. Муна-хэ въ Сы-чжанъ можно попасть двумя путями, одинъ путь черезъ д. Сысан-хоу по болотистой долинѣ рѣки Мо-хэ, дорога очень хорошая идетъ все время подъ горами, которыя съ западной стороны подымаются почти отвѣсной стѣной. Около дер. Сы-сан-хоу приходится переправляться черезъ болотистую рѣчку Мо-хэ (она же Сно-хэ и Сычжан-хэ, смотря по тому, около которой деревни она протекаетъ, то названіе и носитъ). Рѣчка неширокая и неглубокая, но берега ея сильно болотисты, со стороны дер. Сы-сан-хэ устроена гать, но эта гать еще хуже затрудняетъ движеніе. Деревья навалены кое-какъ, между ними большіе промежутки, въ которые легко попасть и сломать ноги лошади, послѣ, переваливъ черезъ невысокую вершину, подходишь къ Сы-чжану. Эта деревня очень красиво расположена по берегу рѣки, жителей около 600 человѣкъ, имѣется школа новаго образца, какъ и въ Коло-чжанѣ.

Дальше отъ Сы-чжана идетъ очень каменистая дорога версты на 4 — 5 вверхъ по теченію рѣки Сы-чжан-хэ до деревушки Шипаливанъ, пройдя эту деревушку, дорога начинаетъ круто подыматься на главный массивъ Малаго Хингана. Дорога становится все труднѣе и труднѣе (благодаря своей крутизнѣ), по сторонамъ дороги дубовый и березовый лѣсъ, камни и корни мѣшаютъ двигаться, мѣстами приходится обходить болотистые ручьи, для чего надо въѣзжать въ лѣсъ. На перевалѣ черезъ главный хребетъ Малаго Хингана имѣется кумирня, около кумирни присосѣдился небольшой постоялый дворъ. Про-

тивъ главнаго входа, въ полуверстѣ въ сторону отъ дороги, стоитъ крестъ надъ братской могилой казаковъ и стрѣлковъ, разновременно убитыхъ въ этихъ мѣстахъ во время боксерскаго возстанія. Спускъ съ перевала такой же, что и подъемъ, только еще круче; тѣ же лѣса вокругъ и тѣ же камни на дорогѣ. Переправляться черезъ рѣчку Сунъ-бэла-хэ приходится два раза, около деревни Да-хэяна и Сан-чжана. Около Да-хэяна ширина рѣчки около 10 саж., глубина аршинъ, дно каменистое, берега крѣпкіе и гористые. Около Сан-чжана ширина около 20 саж., глубина 2 арш., дно каменистое, берега болотистые. Деревня Сан-чжанъ притокомъ рѣчки раздѣляется на двѣ части и окружена сосновымъ и еловымъ лѣсомъ. Въ 7 верстахъ по дорогѣ къ Айгуну находится кумирня Шито-мяо, при ней постоялый дворъ. Эта кумирня, собственно ихъ двѣ, построена надъ двумя большими гранитными глыбами.

Далѣе дорога проходитъ черезъ деревню Эр-чжанъ, постъ китайскихъ солдатъ Таукоуцзы и около дер. Лянцзятунъ, выходъ изъ гористой мѣстности и лѣса. Дорога въ этой мѣстности болѣе благоустроена, спуски и подъемы менѣе круты и лѣсъ постепенно отходитъ отъ дороги. На посту Таукоуцзы стоитъ 25 конныхъ солдатъ при офицерѣ. Въ деревнѣ Лянцзятунъ стоитъ таможенный постъ, во главѣ котораго находится шведъ, онъ собираетъ пошлины съ товаровъ и скота и подчиненъ начальнику айгунской таможни. Рѣка Кун-бэла-хэ шириною около 30 саж., глубиною 1½ арш., дно каменистое, берега крѣпкіе и поросли кустарникомъ. Отъ переправы до Айгуна дорога идетъ по ровной мѣстности и не представляетъ никакого затрудненія для движенія войскъ. Жители деревень, расположенныхъ по большому тракту, земледѣліемъ почти не занимаются, благодаря отсутствію свободныхъ отъ лѣса мѣстъ и болотамъ. Вокругъ деревень разводятъ небольшіе огороды для своихъ нуждъ, а главное занятіе жителей, это извозный промыселъ зимой и содержаніе постоялыхъ дворовъ. Лѣтомъ по большей части эти дворы прикрыты. Большинство жителей говоритъ или понимаетъ по-русски. При расплатѣ русскія деньги принимаютъ охотнѣе своихъ и къ намъ относятся хорошо, потому что наживаются около русскихъ.

Городъ Айгунъ лежитъ на правомъ берегу рѣки Амура, мѣстопребываніе чжи-фу, даотая, управленіе китайской таможни, штабъ конно-пѣхотнаго пограничнаго полка Хелунцзянской провинціи. Имѣетъ около 2,000 жителей, телеграфъ и почту. Послѣ 1900 года, когда мы разрушили его до основанія, онъ еще не оправился, и отъ его прежняго величія осталась лишь одна городская башня. Въ настоящее время городъ состоитъ изъ одной торговой улицы, идущей параллельно теченію рѣки Амура, и другой перпендикулярной ей. Торговая улица полна магазинами, гдѣ можно достать многіе предметы европейскаго обихода, а также въ изобиліи русскую водку, которая контрабаднымъ путемъ переправляется черезъ Амуръ. Большинство домовъ кирпичные

съ европейскими окнами, но традиціонными канами. Въ ямынѣ всѣ постройки русскаго типа.

Тридцать пять верстъ, отдѣляющія Айгунъ отъ Сахаляна, благодаря ровной мѣстности, проходятся очень легко; дорога идетъ по берегу Амура и проходитъ черезъ нѣсколько незначительныхъ деревень, жители которыхъ занимаются каботажемъ, сплавляя въ Благовѣщенскъ овощи, и торгуютъ контрабандой (водкой) съ русскимъ берегомъ.

Городъ Сахалянъ открытъ для международной торговли, благодаря чему въ немъ живетъ много русскихъ, японцевъ и нѣсколько иностранцевъ. Городокъ лежитъ какъ разъ напротивъ Благовѣщенска, онъ состоитъ изъ трехъ параллельно идущихъ улицъ. Можно, нисколько не преувеличивая, сказать, что весь онъ состоитъ изъ магазиновъ и лавокъ. Улицы пестрятъ русско-китайскими и японскими вывѣсками. Всѣ заняты торговлей на улицахъ, больше русскихъ, чѣмъ китайцевъ. Тутъ кажется нашли пріютъ представители всѣхъ торгующихъ племенъ Россіи. Русскіе, евреи, армяне, грузины, татары и даже цыгане нашли здѣсь себѣ работу. На берегу сплошной рядъ кабаковъ и разныхъ распивочныхъ заведеній. Тутъ пріютились представители рѣшительно всѣхъ харбинскихъ водочныхъ заводовъ. Вся эта банда снабжаетъ наше Приамурье контрабаднымъ путемъ водкой.

МАРШРУТЪ № 7.

Описаніе пути отъ Харбина до Четвертой пади (Тайпингоу) на Амурѣ *).

Маршрутъ отъ Харбина до Саньсина и далѣе къ Четвертой пади на Амурѣ (вдоль лѣв. берега р. Сунгари).

I. Переходъ отъ г. Харбина до г. Хуланчэна (30 верстъ).

Ширина дороги 2—4 саж.; профиль горизонтная; грунтъ болотисто-черноземный; полотно — уѣзженное, мѣстами неровное. Путь пролегаетъ по мѣстности равнинной, болотистаго свойства, которое особенно рѣзко выражается на второмъ участкѣ перехода въ полосѣ долины р. Хулань-хэ. Селеній по дорогѣ мало и имѣющіяся — мелки. По сторонамъ дороги мѣстность ровная, большею частью запаханная.

Препятствія: болотистыя прогалины и р. Хулань-хэ, имѣющая до 60 саж. ширины; 5—8 фут. глубины; теченіе среднее; дно иловатое; берега рѣки обрывисты; спуски неудобны. Переправа: большая джонка, вмѣщающая до 30 лошадей въ одинъ разъ. Путей, параллельныхъ указанной дорогѣ, нѣтъ.

Работы по устройству существующей дороги: 1) полотно уровнять; дорогу ограничить канавами; 2) на болотистыхъ полосахъ (всего до 5 вер. длины) наложить хворостъ, присыпавъ его пескомъ; 3) черезъ р. Хулань-хэ устроить плашкоутный мостъ длиною въ 70—75 саж.

II. Переходъ отъ г. Хуланчэна до с. Шишендіопа — 22 вер.

Ширина дороги 3—4 саж.; профиль горизонтная, грунтъ твердый, суглинистый; полотно наѣзженное, ровное.

Путь пролегаетъ по мѣстности возвышенной, холмистаго характера, съ общимъ уклономъ къ востоку. Селеній по пути и по сторонамъ много, съ числомъ дворовъ отъ 10 до 70 каждое; фанзы стары и грязны, но помѣстительны. Колодцевъ много, вода хорошаго качества.

Позицій вполнѣ удобныхъ нѣтъ. Параллельныхъ путей нѣтъ, но отъ деревни къ деревнѣ существуютъ полевыя дороги.

Работы: вырыть на всемъ переходѣ вдоль пути канавы и уровнять полотно.

На случай передвиженія войскъ необходимо устроить этапный пунктъ съ складомъ запасовъ продовольствія и топлива въ г. Хуланэнѣ и въ с. Шишендіопу. Въ этихъ же пунктахъ вырыть по 3 новыхъ колодца.

III. Переходъ отъ с. Шишендіопу до м. Сидичанъ 30 вер.

---

*) Развѣдки офицеровъ штаба тыла Маньчжурскихъ армій 1905 г.

Ширина дороги 2—4 саж.; профиль горизонтная; грунтъ черноземный, твердый; полотно ровное, уѣзженное.

Путь пролегаетъ по мѣстности возвышенной и всхолмленной. Мѣстность по сторонамъ запахана. Селеній много; число дворовъ въ нихъ отъ 5 до 50. Фанзы малы и стары. Колодцевъ и воды въ нихъ достаточно. Запасовъ мало.

Препятствія: 1) у с. Сигоу безымянная рѣчка; ширина $2^1/_2$ шага; глубина 2 фута; дно вязкое; долина болотистая; имѣющійся мостъ узокъ; 2) у м. Сидичанъ два раза дорогу пересѣкаетъ р. Шулинхэ; ширина ея 2 саж., глубина 3 фут.; теченіе среднее; дно вязкое; долина болотистая; имѣющіеся мосты стары и непрочны.

Работы: 1) полотно уровнять и окопать канавами и черезъ болотистыя долины возвести гати изъ хвороста съ пескомъ, длиною всего до 6 верстъ; 2) черезъ р. Шулинхэ устроить три моста, длиною каждый до 10 саж., на ящикахъ, наполненныхъ камнями.

На случай движенія войскъ—этапный пунктъ въ м. Сидичанѣ (до 120 дворовъ) со складами продовольствія и топлива.

Дорога, пролегающая ближе къ р. Сунгари, по болотистой мѣстности, для движенія войскъ неудобна.

IV. Переходъ отъ м. Сидичанъ до гор. Пейюсу (Баянсусу) 20 верстъ.

Ширина дороги 3 саж., профиль горизонтная; грунтъ черноземный, суглинистый, твердый; полотно ровное, уѣзженное.

Путь пролегаетъ по мѣстности возвышенной, мало всхолмленной. Почва по обѣ стороны дороги запахана. Селеній много; число дворовъ отъ 5 до 50. Г. Пейюсу (Баянсусу) имѣетъ до 800 дворовъ, имѣются запасы продовольствія, но топлива мало.

Параллельныхъ дорогъ нѣтъ.

Препятствія: четыре раза дорогу пересѣкаетъ безымянная рѣчка, шириною до $2^1/_2$ саж., глубиною $2^1/_2$—3 фута; безымянная рѣчка у г. Пейюсу такихъ же размѣровъ.

Работы: 1) 5 мостовъ вновь возвести; длина каждаго отъ 5 до 8 саж. (во время работъ китайцы повидимому приступали къ сооруженію новыхъ мостовъ); 2) черезъ долину одной изъ безымянныхъ рѣкъ исправить гать (возвышенной профили) длиною 3 вер.; 3) полотно дороги уровнять и окопать канавами.

На случай движенія войскъ устроить этапъ въ г. Пейюсу со складами продовольствія и топлива и вырыть 2 колодца.

V. Переходъ отъ Пейюсу (Баянсусу) до Сяошишахэ 18 вер.

Ширина дороги 2 саж.; профиль горизонтная; грунтъ суглинокъ твердый; полотно ровное. Путь пролегаетъ по мѣстности волнистой, возвышенной. Часто пересѣкающія дорогу долины рѣчекъ болотисты. По сторонамъ дороги почва вспахана. Маленькія (до 15 дворовъ) селенія расположены часто. Колодцевъ мало. Параллельныхъ путей нѣтъ.

Горный кряжъ на этомъ переходѣ замѣтенъ верстахъ въ 7 и р. Сунгари верстахъ въ 10.

Препятствія: три безымянныхъ рѣчки, шириною каждая 3—4 шага, глубиною 2 фута; дно вязкое.

Работы: 1) три моста черезъ безымянныя рѣчки, длиною каждый въ 3 саж.; 2) устроить удобный спускъ черезъ оврагъ между с. Чулуфу и Хаонихэ; 3) полотно дороги уровнять и окопать канавами, а у с. Сяошишахэ заново разработать дорогу вдоль склона лощины.

На случай движенія войскъ въ с. Сяошишахэ устроить этапный пунктъ съ запасами продовольствія и топлива и вырыть 3—4 колодца.

VI. Переходъ отъ с. Сяошишахэ до с. Муланда 25 вер.

Ширина дороги 2 саж.; профиль частью горизонтная, частью углубленная; грунтъ мѣняющійся—твердый на возвышенныхъ увалахъ и болотистый въ долинахъ. Полотно неровное.

Путь пролегаетъ по мѣстности, пересѣченной болотистыми долинами. Селенія рѣдки и малодворны; почва запахана рѣдкими участками. Колодцевъ мало, параллельныхъ путей нѣтъ.

Работы: 1) черезъ рѣки Яншихэ, Ташихэ и Ліушихэ возвести мосты, длина каждаго 12—15 саж., устои—сваи; 2) по долинѣ р. Ташихэ возвести повышенную гать изъ хвороста, длиною въ 1 вер.; 3) устроить спуски у с. Пандіатунъ и Муланда; 4) полотно дороги уширить, уровнять и окопать канавами.

Этапный пунктъ со складами продовольствія и топлива устроить въ с. Муланда и вырыть 2 колодца.

(На этомъ участкѣ горный кряжъ въ 5 вер., р. Сучгари—въ 6 верстахъ).

VII. Переходъ отъ с. Муланда до с. Пеймухэгоу 2½ вер. Ширина дороги 2 саж.; профиль горизонтная, грунтъ твердый, черноземный. Полотно ровное.

Путь пролегаетъ по мѣстности возвышенной и волнообразной, и только на участкѣ с. Муланда и с. Удіопу болотистая равнина. Почва запахана рѣдкими участками. Селеній мало и они малодворны. Колодцевъ мало. Параллельныхъ путей нѣтъ. На этомъ участкѣ горный кряжъ виденъ въ 6—7 вер. и р. Сунгари въ 5—6 верстахъ.

Работы: 1) уширить, уравнять и окопать канавами дорогу; 2) построить плашкоутный мостъ черезъ р. Муланхэ, длина котораго 30 саж.; 3) устроить мостъ черезъ болотистый оврагъ у с. Ваньедянь, длиною 10—12 саж.; 4) построить мостъ черезъ безымянную рѣчку, длиною 5—8 саж.; 5) возвести возвышенную гать изъ хвороста съ пескомъ, длиною 2½ вер., черезъ болотистую долину р. Муланхэ; 6) возвести 100-саженной длины гать долиною болотистой безымянной рѣчки.

На случай движенія войскъ — этапный пунктъ съ запасами продовольствія и топлива въ с. Пеймухэгоу, гдѣ вырыть 3—4 колодца.

VIII. Переходъ отъ с. Пеймухэгоу до Пейиму 13 вер. Ширина дороги 3 саж.; профиль горизонтная; грунтъ черноземный, твердый;

полотно ровное. Путь пролегаетъ по мѣстности волнообразно возвышенной; болотистое пространство—долина р. Пеймухэ. Селеній мало и они малодворны; запаханные участки рѣдки. Колодцевъ мало. Параллельныхъ путей нѣтъ.

Работы: 1) уширить, выровнять и окопать полотно дороги канавами; 2) свайный (или ряжевый) мостъ, длиною 10 саж., черезъ р. Пеймухэ; 3) возвышенную гать, длиною 1 верста, черезъ долину Пеймухэ. Этапный пунктъ съ запасами продовольствія и топлива въ м. Пейиму (125 двор.). На этомъ участкѣ горный кряжъ замѣтенъ верстахъ въ 7 и р. Сунгари верстахъ въ 6.

IX. Переходъ отъ м. Пейиму до с. Нананьхэ 23 вер. Ширина дороги отъ 1 до 3 саж.; профиль горизонтная; грунтъ мѣняющійся, полотно неровное. Путь пролегаетъ по мѣстности равнинной; почва вспахана почти повсемѣстно, кромѣ болотистыхъ долинъ. Селенія рѣдки и малодворны. Колодцевъ мало. Параллельныхъ дорогъ нѣтъ. Горный кряжъ виденъ верстахъ въ 5; р. Сунгари протекаетъ верстахъ въ 8—10.

Работы: 1) полотно уширить, выровнять и окопать канавами; 2) выстроить мостъ черезъ р. Пеймухэ, длиною 8 саж. (на сваяхъ); 3) выстроить мостъ черезъ безымянную рѣчку у с. Суньдидянь, длиною 3 саж.; 4) исправить имѣющіеся мосты черезъ рр. Эрдахэ, Чанинхэ и Шахэ, длина которыхъ 6—7 саж.; 5) возвести гати долинами Эрдахэ и Шахэ.

X. Переходъ отъ Нананьхэ до с. Сы-чжанъ 20 верстъ. Ширина дороги 2 саж.; проффиль горизонтная; грунтъ болотистый. Полотно неровное, грязное. Путь пролегаетъ по болотистой долинѣ р. Сунгари, пересѣченной многочисленными лѣвыми ея притоками. Селеній нѣтъ; встрѣчаются рѣдкія группы землянокъ-фанзъ. Колодцевъ мало. Путей параллельныхъ нѣтъ.

Рѣка Сунгари течетъ въ 4 вер.

Работы: 1) почти всемъ на протяженіи всего перехода необходимо возвести гать; 2) выстроить черезъ р. Нананьхэ мостъ на сваяхъ, 10—12 саж. длиною; 3) черезъ рр. Сыдахэ, Эрдахэ, Чудахэ выстроить мосты, длиною каждый до 6—7 саж.

На случай движенія войскъ—этапъ съ запасами продовольствія и топлива въ Сы-чжанѣ, гдѣ вырыть 3 колодца.

XI. Переходъ отъ с. Сы-чжанъ до с. Сан-чжанъ 30 вер. Ширина дороги 2—3 саж.; профиль горизонтная; грунтъ на повышенныхъ мѣстахъ твердый, въ многочисленныхъ долинахъ болотистый. Полотно грязное и неуѣзженное.

Дорога пролегаетъ по мѣстности равнинной, мѣстами возвышенной; долина р. Ханлинхэ на протяженіи 5 верстъ—болотистая. Селеній на первой половинѣ перехода вовсе нѣтъ; на второй встрѣчаются лишь рѣдкія группы фанзъ. Колодцевъ очень мало. Параллельныхъ

путей нѣтъ. Горный кряжъ виднѣется верстахъ въ 4—6; р. Сунгари протекаетъ въ 5 верстахъ.

Работы: 1) полотно дороги уширить, покрыть хворостомъ и пескомъ съ галькой и окопать глубокими канавами; 2) построить: 30-саженный свайный мостъ черезъ р. Чанлинхэ и 6 новыхъ мостовъ, отъ 5 до 8 саженъ каждый, черезъ небольшія рѣчки; 3) исправить 7 существующихъ старыхъ мостовъ. Этапъ въ Сан-чжанѣ.

XII. Переходъ отъ с. Сан-чжанъ до Тангохэ 31 вер. Ширина дороги 1—2 саж.; профиль горизонтная; грунтъ твердый, мѣстами болотистый. Путь пролегаетъ по мѣстности равнинной, большею частью низменной и болотистой. Селеній почти нѣтъ, отдѣльно разбросаны ветхія маленькія фанзы-землянки. Колодцевъ почти нѣтъ. Почва не обработана. Другихъ путей вовсе нѣтъ.

Отроги горъ—верстахъ въ 4—6; р. Сунгари—въ 4 вер.

Работы: 1) полотно дороги расширить, покрыть хворостомъ и пескомъ, окопать глубокими канавами; 2) построить черезъ р. Тутайхэ свайный мостъ, 12—14 саж. длиною; 3) построить черезъ р. Сяобейхэ мостъ, 6 саж. длиною; 4) исправить 5 имѣющихся старыхъ мостовъ; 5) возвести гати черезъ долину у с. Кусанзуйза ($1^1/_2$ версты) и р. Сяобейхо (3 версты). Этапный пунктъ съ запасами продовольствія и топлива въ импани, гдѣ вырыть 3 колодца.

XIII. Переходъ отъ с. Тангохо до с. Сяогутунь 21 вер. Ширина дороги 1—2 саж.; профиль горизонтная; грунтъ болотистый; полотно неровное и грязное. Путь пролегаетъ по болотистой пересѣченной многочисленными ручьями равнинѣ. Селеній нѣтъ, кромѣ одного Эржана. Колодцевъ почти нѣтъ. Другихъ дорогъ нѣтъ. Посѣвныхъ площадей нѣтъ. Р. Сунгари протекаетъ въ 3—4 вер., горные отроги въ 4—5 верстахъ.

Работы: 1) построить пять мостовъ, длиною каждый отъ 3 до 6 саж.; 2) исправить 3 старыхъ моста; 3) полотно дороги расширить, повысить уровень его, настлать хворостомъ и окопать глубокими канавами. Отъ Эржана до Сяогутуня—почти сплошную гать (20 вер.) долиною Паличезы. Этапъ съ запасами довольствія и топлива въ Сяогутунѣ, гдѣ и вырыть колодцы.

XIV. Переходъ отъ Сяогутуня до Хуншилаза 17 вер. Ширина дороги 1 саж.; профиль горизонтная; грунтъ твердый. Полотно ровное, но малоѣзженное. Путь вначалѣ пролегаетъ по берегу р. Сунгари, а затѣмъ отходитъ версты на 3—4 къ сѣверо-западу отъ нея. Мѣстность холмистая. У с. Хуншилаза плоская высота, командующая окружающей мѣстностью, можетъ послужить хорошей позиціей для дивизіи съ артиллеріею. Селеній нѣтъ. Рѣдко встрѣчаются группы фанзъ. Колодцевъ нѣтъ. Дорогъ нѣтъ. Запаханныхъ участковъ нѣтъ. Горные отроги въ 4—5 верстахъ.

Работы: 1) полотно дороги уширить и окопать канавами;

2) устроить 5 мостовъ, до 3 саж. длиною, и спуски къ нимъ черезъ овраги.

Этапъ съ запасами продовольствія и топлива въ Хуншилазѣ или Мухаерѣ (противъ Сансиня). Тамъ же вырыть колодцы.

XV. Переходъ отъ Хуншилаза до Уфанла 21 вер. Ширина дороги 2 саж.; профиль горизонтная; грунтъ на первой половинѣ—твердый, на второй—рыхлый черноземъ (лесъ). Полотно ровное, ѣзженное. Путь пролегаетъ по возвышенному лѣвому берегу р. Сунгари, въ разстояніи 1½—2 вер. отъ нея горные отроги въ 5—6 верстъ. Почва не обрабатывается. Селеній нѣтъ. Встрѣчаются одиночныя фанзы-землянки. Колодцевъ нѣтъ. Другихъ дорогъ нѣтъ.

Работы: 1) дорогу уширить, уровнять и окопать канавами; 2) построить свайный мостъ, 25 саж. длиною, черезъ р. Паланхэ; 3) устроить спуски черезъ 3 оврага. Этапный пунктъ со складами продовольствія и топлива въ с. Уфанла, гдѣ вырыть колодцы.

XVI. Переходъ отъ с. Уфанла до Сандіаза 34 вер. Полотно дороги едва замѣтно и почти не выражено (тропа). Грунтъ рыхлый черноземъ (лесъ). Мѣстность равнинная, степная. Селеній нѣтъ. Почва не обрабатывается. Р. Сунгари въ 5—7 вер. Горные отроги въ 5 верстахъ.

Работы: 1) дорогу проложить вновь; 2) построить черезъ рр. Сулихэ и Нананьхэ мосты, 5—6 саж. длиною; 3) черезъ долины сихъ рѣкъ возвести изъ хвороста гать—всего длиной 4—5 верстъ. Этапъ съ запасами продовольствія и топлива въ с. Сандіаза. Вырыть колодцы и построить необходимыя помѣщенія.

XVII. Переходъ отъ с. Сандіаза до ур. Пандихэза 26 вер. Тропа, часто теряющаяся. Она пролегаетъ по ровной открытой степной мѣстности. Грунтъ рыхлый черноземъ, мѣстами болота. Селеній, дорогъ, колодцевъ нѣтъ. Почва не обрабатывается. Нѣсколько фанзъ-землянокъ разбросано вдоль р. Таванхэ. Рѣка Сунгари въ 8 верстахъ; горные отроги въ 3—8 верстахъ.

Работы: 1) дорогу вновь проложить; 2) черезъ р. Таланхэ построить плашкоутный мостъ, длиною 100 саж.; 3) черезъ р. Пандихэ и ея болотистые овраги два свайныхъ моста длиною каждый до 15 саж.; 4) по болотистымъ долинамъ проложить гати, всего 3—4 вер. длиною.

Этапъ въ Пандихэ съ запасами продовольствія и топлива. Вырыть колодцы и построить помѣщенія.

XVIII. Переходъ отъ Пандихэ до отд. фанзы—24 вер. Тропа. Грунтъ растительный болотный черноземъ. Мѣстность равнинная, пересѣченная болотистыми лощинами. Селеній, колодцевъ, дорогъ и воздѣланныхъ участковъ нѣтъ.

Р. Сунгари въ 2—5 вер., горные отроги въ 10—12 вер.

Работы: 1) вновь проложить дорогу; 2) построить свайный мостъ, длиною 15 саж. черезъ р. Хэдинляохэ; 3) построить свайный мостъ

20 саж. длиною черезъ р. Коде-хэ; 4) возвести черезъ лощины гати, всего 3 вер. Этапъ у отдѣльной фанзы, гдѣ имѣть запасъ продовольствія и топлива; построить помѣщенія и вырыть колодцы.

XIX. Переходъ отъ отд. фанзы до ур. Ленхуопу 17 верстъ. Тропа. Мѣстность равнинная, луговая. Селеній, дорогъ, колодцевъ и запаханныхъ участковъ нѣтъ. Р. Сунгари въ 1—3 вер.; горные отроги въ 10—15 вер.

Работы: 1) дорогу проложить наново; 2) черезъ болотистыя лощины (3 вер.) возвести гати. Этапъ у ур. Ленхуопу, гдѣ имѣть запасы продовольствія и топлива; построить помѣщенія и вырыть колодцы.

XX. Переходъ отъ ур. Ленхуопу до ур. Пандихеза 18 вер. Тропа. Мѣстность равнинная, почти сплошь болотистая, пересѣченная запрудами и разливами р. Аньда-хэ (Хаули-хэ по 40-вер. картѣ). Селеній, фанзъ, колодцевъ, дорогъ, воздѣланныхъ участковъ нѣтъ. Р. Сунгари въ 4—12 вер.; горные отроги въ 10—12 вер.

Работы: 1) дорогу соорудить вновь въ видѣ сплошной возвышенной гати, съ арками для воды; 2) построить 4 моста на ряжахъ или сваяхъ. Прокладка дороги встрѣтитъ большія затрудненія. Этапъ—въ Пандихезѣ, гдѣ имѣть запасы продовольствія и топлива, выстроить помѣщенія и вырыть колодцы.

XXI. Переходъ отъ Пандихезы до землянки у устья р. Аньдахэ 29 вер. Тропа, часто теряющаяся, пролегаетъ по мѣстности равнинной, степной. Грунтъ рыхлый черноземъ; тропа вьется вблизи протоки (озера) р. Сунгари и р. Аньда-хэ (Хаули-хэ). Селеній, фанзъ, колодцевъ, дорогъ и воздѣланныхъ участковъ земли нѣтъ. Горные отроги въ 15 вер.

Работы: 1) дорогу проложить наново; 2) построить черезъ р. Аньда-хэ мостъ на сваяхъ, длиною 15 саж.; 3) возвести гати черезъ нешироκія болотистыя лощины. Этапъ—у устья р. Аньда-хэ, гдѣ собрать запасы продовольствія и топлива; выстроить помѣщенія и вырыть колодцы.

XXII. Переходъ отъ устья р. Аньда-хэ до устья р. Утан-хэ 29 верстъ. Тропинка вдоль лѣваго берега р. Сунгари, мѣстность равнинная, частью пересѣкаемая болотистыми прогалинами (до 10—12 вер. общей длины) и протоками р. Сунгари. Селеній, фанзъ, колодцевъ, дорогъ и воздѣланныхъ участковъ почвы нѣтъ. Горные отроги въ 20 вер.

Работы: 1) наново проложить дорогу; 2) выстроить 6 мостовъ, въ 6—10 саж. каждый; 3) возвести гати, всего до 10 вер. длиною.

Этапъ—у устья р. Утан-хэ; гдѣ сосредоточить запасы продовольствія и топлива; выстроить помѣщенія и вырыть колодцы (при нежеланіи пользоваться рѣчной водой).

XXIII. Переходъ отъ р. Утан-хэ до высоты 97°—38 верстъ. Часто теряющаяся тропа—то колесная, то пѣшеходная, идущая почти сплошными болотами и островками, покрытыми лѣсомъ. Болота глубоки и

поверхность ихъ покрыта водою. Селеній, фанзъ, дорогъ и запаханныхъ участковъ нѣтъ. Р. Сунгари въ 6—30 верстъ; горные отроги въ 15—1 вер.

Работы: 1) дорогу въ видѣ сплошной насыпной гати проложить вновь; 2) построить плашкоутный мостъ черезъ р. Утан-хэ длиною 60 саж.

Этапъ на высотѣ 97°. Сосредоточить запасы продовольствія, построить помѣщенія и вырыть колодцы.

XXIV. Переходъ отъ высоты 97° до р. Талу-хэ 17 вер. Тропа. Мѣстность пересѣченная, гористая, покрыта лѣсомъ. Тропа пролегаетъ болотистыми долинами. Перевалы невысоки и незатруднительны. Селеній, дорогъ, воздѣланныхъ участковъ нѣтъ.

Работы: 1) вновь проложить дорогу, большая часть которой должна быть устроена въ видѣ гати. Этапъ у р. Талу-хэ. Сосредоточить запасы, построитъ помѣщенія и вырыть колодцы.

XXV. Переходъ отъ р. Талу-хэ до безымяннаго ея притока 31 вер. Тропа, идущая тайгою. Мѣстность гористая, поросшая первобытнымъ лѣсомъ. Селеній, фанзъ, дорогъ нѣтъ. Почва не обрабатывается.

Работы: 1) вновь проложить путь, при чемъ по всей длинѣ (всего до 18 вер.) болотистыхъ долинъ—возвышенную гать; 2) подъемъ и спускъ съ перевала разработать и освободить отъ поваленныхъ бурею деревьевъ; 3) построить 3 моста черезъ овраги—длиною каждый до 10 саж.

Этапъ—у безымяннаго ручья. Выстроить помѣщенія, сосредоточить запасы и устроить водохранилища.

XXVI. Переходы отъ безымяннаго притока до развал. Санчакоу 20 вер. Тропа, пролегающая тайгою, при чемъ она сперва вьется вдоль безымяннаго притока, затѣмъ пересѣкаетъ перевалъ высотою въ 70 саж., затѣмъ снова спускается въ болотистую долину р. Талу-хэ. Работы затруднительны. Санчакоу сожженный китайскій постъ.

Этапъ въ Санчакоу, гдѣ построить помѣщенія, собрать запасы и устроить водохранилища.

XXVII. Переходъ отъ Санчакоу до Шилинтая 22 вер. Вьючная и пѣшеходная тропа, идущая первобытной тайгой. Селеній нѣтъ. Въ Талу-хэ—землянки золотоискателей. Въ Шилинтаѣ—тоже землянки золотоискателей. Работы по прокладкѣ пути будутъ затруднительны. Этапъ въ Шилинтаѣ, гдѣ устроить помѣщенія, собрать запасы и вырыть колодцы или водохранилища.

XXVIII. Переходъ отъ Шилинтая до Четвертой Пади 32 вер. Пѣшеходная и вьючная тропа, пролегающая первобытной тайгою. Два большихъ и трудныхъ перевала. Грунтъ болотистый, легко размываемый. Селеній нѣтъ.

Работы по прокладкѣ дороги встрѣтятъ большія затрудненія.

Этапъ въ Четвертой Пади на р. Амурѣ, гдѣ построить помѣщенія, собрать запасы.

Общій выводъ.

Такимъ образомъ, путь отъ Харбина до Четвертой Пади вдоль лѣваго берега р. Сунгари, всего протяженіемъ 683 версты, дѣлится по возможности движенія въ этомъ направленіи—на три части: I. Отъ Харбина до Хуншилаза (противъ Сансина) 354 вер. Существующая дорога послѣ исправленія ея, постройки новыхъ и исправленія имѣющихся мостовъ—можетъ быть использована для движенія войскъ, но небольшими эшелонами, въ виду недостатка большихъ селеній и отсутствія параллельныхъ дорогъ. Зимою этотъ участокъ для движенія вполнѣ удобенъ.

Устройство этаповъ въ указанныхъ въ описаніи пути пунктахъ—затрудненій не встрѣтитъ.

II. Участокъ отъ Хуншилаза до Сандіаза—всего 55 верстъ. Имѣющаяся дорога легко можетъ быть исправлена, а послѣ устройства этаповъ съ запасами продовольствія и топлива—можетъ быть использована для движенія войскъ небольшими эшелонами.

На случай движенія войскъ зимою — необходимо построить землянки и собрать большіе запасы топлива.

III. Участокъ отъ Сандіаза до Четвертой Пади (Тайпингоу) 273 версты. Дороги вовсе нѣтъ. Постройка дороги наново встрѣтитъ большія затрудненія какъ вслѣдствіе очень тяжелыхъ условій мѣстности, такъ и вслѣдствіе отсутствія населенныхъ пунктовъ, отсутствія рабочихъ рукъ и почти невозможности подвозить предметы довольствія.

Зимой сообщеніе между Четвертой Падью (Тайпингоу) и Сунгари существуетъ.

Но войскового движенія быть не можетъ въ виду отсутствія какихъ бы то ни было помѣщеній.

Вообще двигать войска вдоль лѣваго берега р. Сунгари отъ Сансина по направленію къ Амуру—не представляется возможнымъ, такъ какъ хотя отъ Фугдина къ Екатерино-Никольску и существуетъ тропа-дорога, но, по собраннымъ свѣдѣніямъ, она отличается тѣми же свойствами, какъ и вышеописанный путь.

МАРШРУТЪ № 8.

Хуланчэнъ—Бэйлинцзы—Тункэнь *).

I. Направленіе и протяженіе пути.

Путь отъ г. Хуланчэна, расположеннаго въ 20 верстахъ къ сѣверу отъ г. Харбина, проходитъ по округу Хуланьфу до лощины Дахуангоу (въ 48 в. отъ г. Хуланчэна), гдѣ пересѣкаетъ округъ Баяньчжоу, вдающійся клиномъ между землями Хуланьфу съ юга и Суйхуафу съ сѣвера; отъ долины р. Ни-хэ (впадающей въ р. Хулань-хэ) начинается округъ Суйхуафу съ главнымъ городомъ Бэйлинцзы, далѣе къ сѣверу простирается округъ Хайлунфу или Тункэньфу съ главнымъ городомъ Тункэнь.

Направленіе пути, въ общемъ, съ юга на сѣверъ; въ частности же, путь нѣсколько мѣняетъ свое направленіе, отклоняясь то къ сѣверо-востоку, то къ сѣверо-западу, но затѣмъ опять выпрямляется, сохраняя свое общее сѣверное направленіе; такъ, отъ г. Хуланчэна путь идетъ на сѣверо-востокъ (по азимуту въ 35°) до д. Канцзяцзинъ на протяженіи 30 верстъ, затѣмъ на сѣверо-западъ (по азимуту въ 20°) до г. Бейлинцзы на протяженіи 46 верстъ; отъ г. Бейлинцзы путь принимаетъ сѣверо-западное направленіе (по азимуту въ 315—320°) до переправы черезъ р. Хулань-хэ на протяженіи 20 верстъ; отъ этой рѣки до д. Ляньхуацзинъ — сѣверное направленіе на протяженіи 26 верстъ и далѣе до г. Тункэня на протяженіи 60 верстъ тоже сѣверное направленіе, но съ отклоненіемъ на востокъ по азимуту въ 10—12°.

Протяженіе всего пути—181½ версты, считая отъ сѣверныхъ воротъ г. Хуланчэна до западныхъ воротъ г. Тункэня (до сѣверныхъ воротъ—184 в.).

2. Качества дороги.

На всемъ протяженіи отъ г. Хуланчэна до г. Тункэня проложена большая почтовая дорога, сопровождаемая телеграфной линіей въ 1 проводъ. Линія телеграфа идетъ вдоль дороги то съ правой, то съ лѣвой ея стороны, нигдѣ не отходя отъ нея долѣе ¼—½ вер. Дорогу составляетъ полотно, шириной 3—5—7 саженей, окопанное глубокими канавами то съ двухъ, то съ одной стороны въ зависимости отъ заботливости хозяевъ прилегающихъ къ дорогѣ пашенъ. По сторонамъ дороги—сплошныя поля, обработанныя подъ разные хлѣба, почему съѣздъ съ полотна препятствуется всѣми способами, какъ-то: канавами рядами ямъ, бревнами и пр. Грунтъ дороги—рыхлый лесъ, смѣшан-

*) Развѣдка Г. Ш. подполковника Михайлова 1—15 іюня 1910 года.

ный съ черноземомъ и глиной; въ дожди этотъ грунтъ размягчается до глубины ½—1 аршина, дѣлается вязкимъ и въ то же время легко разрѣзается колесами повозокъ; въ сухую погоду—почва быстро высыхаетъ до твердости почти камня, оставляя въ болѣе низкихъ мѣстахъ тѣ же топкіе участки со стоячей, рѣдко высыхающей, водой.

Канавы, обрамляющія полотно, совсѣмъ не служатъ своему, казалось бы, единственному назначенію—стоку воды съ полотна и осушенію его, а имѣютъ одну цѣль — препятствіе съѣзда съ дороги на поля, въ особенности на тѣхъ участкахъ, гдѣ дорога наиболѣе неудобна для движенія; здѣсь канавы и ямы наиболѣе круты и глубоки. Принявъ во вниманіе изложенное, не трудно предугадать, что полотно этой почтовой большой дороги представляетъ полосу, наиболѣе неудобную для какого-либо движенія (пѣшаго, коннаго, колеснаго) на всемъ окружающемъ пространствѣ. Китайскіе путешественники къ этому явленію какъ бы привыкли, китайскіе возчики (аробщики) терпѣливо выносятъ всю тяготу переѣздовъ, мѣстное же населеніе, не нуждаясь въ этой дорогѣ, всѣми силами и средствами старается воспрепятствовать пропуску колесъ съ полотна на свои пашни; движеніе же по дорогѣ, въ виду заселенности и промышленности края, весьма значительное, почему полотно все болѣе и болѣе портится и, при отсутствіи какихъ-либо заботъ объ исправленіи, приходитъ въ полную негодность для движенія, несмотря на свое 3—4 лѣтнее существованіе (въ 1906 году этой дороги проложено не было). Въ настоящее время (1910 годъ) полотно дороги представляетъ въ сухую погоду ряды глубокихъ (до ½—1 арш.) узкихъ колей, перерѣзанныхъ наискось рядами другихъ колей; края колей сильно изрѣзаны, остры и тверды какъ камень; въ промежуткахъ между колеями небольшими участками идутъ протоптанныя лошадьми узкія тропы, прерываемыя сейчасъ же тѣми же колеями и ямами; въ нѣкоторыхъ мѣстахъ негдѣ ступить твердо ногою, и пѣшеходу приходится балансировать, перепрыгивая съ кочки на кочку, т. е. съ одного края колеи на край другой.

Наша верховая и упряжная лошадь по этой дорогѣ идетъ съ большими затрудненіями и съ постоянною опасностью сломать себѣ ноги; черезъ нѣсколько верстъ чувствуетъ утомленіе, копыта же приходятъ въ полную негодность для ковки. Китайскія же лошади, въ особенности мулы, пріобрѣли особую сноровку ходить по такой дорогѣ; именно, они идутъ, наклонивъ голову и выбирая себѣ мѣста, гдѣ удобнѣе ступить каждой ногѣ, почему мулъ какъ бы танцуетъ на своихъ ногахъ, балансируя притомъ всѣмъ корпусомъ. При такой сноровкѣ мулъ сохраняетъ свои ноги и копыта, проходя сотни верстъ, но крайнее утомленіе ясно выражается его худобой. Арбы (другія повозки не выдерживаютъ переѣзда) идутъ по колеямъ, перепрыгивая съ одной въ другую; сѣдокъ испытываетъ на себѣ всѣ неровности дна и стѣнокъ колей, а въ особенности прыжки арбы съ острыхъ кочекъ въ аршинную глубину колеи; необходима и здѣсь особая сно-

ровка сидѣть, чтобы сохранить въ цѣлости свой наружный покровъ, внутреннія же части бываютъ растрясены до болѣзни.

Въ дожди всѣ колеи и ямы полотна заполняются водой, но края ихъ остаются еще долго твердыми; переѣздъ въ такое время еще болѣе безпокоенъ, такъ какъ не видно глубины колей и нельзя бываетъ своевременно приготовиться къ толчку. Черезъ нѣкоторое время эти края кочки размягчаются; тогда полотно образуетъ длинную полосу густой тягучей грязи, съ трудомъ разрѣзаемой колесами арбъ. Съ прекращеніемъ дождя почва начинаетъ быстро просыхать, но рыхлость ея остается еще долго, почему каждая арба въ это время оставляетъ по полотну свой слѣдъ въ видѣ глубокихъ колей. Солнце въ одинъ день высушиваетъ все полотно до глубины колей и обращаетъ почву въ твердую ломкую массу.

Картина почтовой дороги возобновляется со всѣми ея препятствіями для движенія въ томъ же совершенно видѣ, какъ и до дождей.

На нѣкоторыхъ участкахъ даже многотерпѣливые возчики-китайцы не выдерживали дорожной пытки и просили свернуть съ большой дороги на малыя проселочныя и полевыя, удлиняя тѣмъ свой путь чуть не вдвое. Такіе участки встрѣтились: 1) отъ д. Янбэйвопу до д. Нюцзявопу (на 18—22 верстѣ отъ Хуланчэна), 2) отъ д. Цуйцзяюфанъ (на картѣ неправильно Синапу) до д. Шиженьченцзы (на 33—36 верстѣ), 3) отъ д. Фучанхао до д. Цзюбаошань (на 52—62 верстѣ), 4) отъ д. Шуаньцзяченъ до д. Тяньцзяяо (на 87—91 верстѣ) и др. Эти проселочныя дороги и тропы, благодаря совершенно малой ѣздѣ по нимъ, сравнительно съ большой дорогой, могутъ быть названы вполнѣ удобными для движенія. Мѣстное населеніе весьма неодобрительно смотритъ на такіе объѣзды, такъ какъ проложенная колея повлечетъ за собой другіе обозы и дорога превратится скоро въ такой же ужасающій путь, какъ и большая дорога, а это уже грозитъ собственнымъ интересамъ населенія; немедленно въѣздъ на этотъ путь со стороны большой дороги загораживается канавами и ямами.

Наконецъ, труднопроходимость почтовой дороги истомила людей и животныхъ, и было рѣшено оставить совсѣмъ трактъ и двинуться далѣе отъ д. Хунцигоуцзы (Куаньцзы—Ліуцзинъ), на 132 верстѣ отъ Хуланчэна, по обходной дорогѣ также большой, также изрытой и грязной, но въ значительно меньшей степени. Дорога эта проходитъ восточнѣе почтовой на 3—5—7 верстъ и у д. Цяньцзы-Цзюпзинъ, не доходя 6 верстъ до Тункэня, соединяется снова съ почтовымъ трактомъ.

Кромѣ указанныхъ затрудненій для движенія, заключающихся въ качествахъ полотна дороги, встрѣчаются въ большомъ числѣ трудно проходимыя мѣста при пересѣченіи многихъ топкихъ и болотистыхъ ложбинъ и рѣчныхъ долинъ. Грунтъ здѣсь составляется изъ тонкаго слоя растительной земли, набухшаго отъ постоянной влаги и лежащаго на рыхломъ черноземѣ толщиной до 1—1½ саженей. Раститель-

ный, наиболѣе прочный покровъ выдерживаетъ первую повозку, но уже второй разрѣзается на всю толщину, и колеса глубоко уходятъ въ рыхлый черноземъ, иногда до такой степени, что три мула не могутъ вытянуть арбу изъ этой колеи; тогда приходится дѣлать крутой поворотъ на мѣстѣ въ сторону наиболѣе завязшаго колеса и вытягивать арбу на болѣе прочный грунтъ; на мѣстѣ остается яма изъ совершенно черной земли, глубиной до $1^1/_2$ аршинъ. Лошади и мулы нерѣдко проваливаются въ такомъ грунтѣ и при первомъ же напряженіи подъ ударомъ бича падаютъ совсѣмъ, увлекая за собой и другія припряжки; приходится выпрягать всѣхъ лошадей, протаскивать на рукахъ арбу и вновь запрягать, чтобы черезъ нѣсколько шаговъ повторить то же самое. Зная свойства грунта, возчики арбъ избѣгаютъ ѣздить по одной колеѣ, а ищутъ объѣзда все глубже и глубже, почему переѣздъ черезъ мокрыя ложбины представляетъ уже не дорогу, а ряды выгнутыхъ колей, все болѣе и болѣе удаляющихся или вверхъ, или внизъ по ложбинѣ.

Вслѣдствіе изложенныхъ условій путь на всемъ протяженіи отъ Хуланчэна до Тункэня — мало удобенъ для движенія пѣхоты и конницы и труднопроходимъ для артиллеріи и колеснаго обоза. Въ военное время, когда интересы земледѣльцевъ въ силу необходимости не будутъ строго соблюдаться проходящими войсками, двигаться удобнѣе всего не по дорогамъ, а по сторонамъ дороги—по пашнямъ, какъ это происходило во время прошлой русско-японской кампаніи при движеніи по большой, такъ называемой, „мандаринской“ дорогѣ. Въ такомъ случаѣ, путь можетъ быть отнесенъ къ удобнымъ для пѣхоты и конницы и малоудобнымъ для артиллеріи и колеснаго обоза (въ виду переѣздовъ черезъ топкія ложбины).

Подъемы и спуски, чередующіеся между собой на всемъ протяженіи дороги, не длинны и не круты, такъ что затрудненій для движенія не представляютъ; наиболѣе серьезный подъемъ встрѣчается послѣ переправы черезъ р. Хуланьхэ (на 97 верстѣ отъ Хуланчэна), да и тотъ не круче 15^0 и не длиннѣе 1 версты.

3. Орографическій и гидрографическій очеркъ раіона пути.

Все пространство Сѣверной Маньчжуріи, заключенное между рр. Амуромъ, Сунгари и Нонни, заполнено обширнымъ хребтомъ Малаго Хингана (или Хинъ-ань-алинь), его отрогами и предгорьями. Несмотря на свою обширность, хребетъ этотъ „является чѣмъ-то среднимъ между плоскогорьемъ и альпійской страной“ и, вѣрнѣе, онъ „представляетъ собою значительное по ширинѣ, массивное вздутіе почвы, по обоимъ пологимъ скатамъ котораго спалзываютъ невысокія гряды, въ видѣ отроговъ хребта массива, имѣющаго не болѣе 2,000 футовъ“ абсолютной „вышины“, какъ совершенно вѣрно опредѣляетъ характеръ этой горной страны Позднѣевъ въ своемъ трудѣ „Описаніе Маньчжуріи“. На 40-верстной картѣ Главнаго Штаба Малый Хинганъ

выраженъ рельефнымъ грандіознымъ хребтомъ, имѣющимъ общее направленіе отъ кум. Лао-ѣ-мяо (на Мергенъ-Айгунскомъ трактѣ) на югъ до 48-й параллели, далѣе—прямо на востокъ до р. Амура въ раіонѣ с. Екатерино-Никольскаго. Надо признать, что и мощность хребта много преувеличена, и протяженіе—нѣсколько ошибочно, какъ то выясняется данными дальнѣйшей поѣздки, позднѣйшими русскими и китайскими картами, разспросами и пр. Хребетъ Малый Хинганъ въ данномъ раіонѣ представляетъ, вѣрнѣе, обширную горную страну, имѣющую въ высшихъ точкахъ около 2,000 футовъ абсолютной и 500—1,000 фут. относительной высоты; общее паденіе имѣетъ отъ запада на сѣверо-востокъ къ Амуру и на юго-востокъ къ Сунгари. Массивъ слагается изъ рядовъ отлогихъ уваловъ, растянутыхъ съ сѣверо-запада на юго-востокъ и съ запада на востокъ.

Ось этихъ уваловъ, пересѣкая Мергенъ-Айгунскій трактъ между деревнями-станціями Сы-чжанъ и Сань-чжанъ, на пространствѣ съ запада на востокъ въ 15—20 верстъ, имѣетъ дальнѣйшее направленіе на юго-юго-востокъ и юго-востокъ до обширнаго узла, образуемаго увалами въ раіонѣ къ сѣверо-востоку отъ г. Тункэня въ 100—200 верстахъ отъ него. Общее протяженіе этого горнаго участка 270—300 верстъ. Отъ узла юго-восточное направленіе оси измѣняется, въ общемъ, на восточное, и такое направленіе сохраняется до впаденія р. Сунгари въ Амуръ, т.-е. на протяженіи 400—450 верстъ. Отъ этого же узла на сѣверъ и югъ отходятъ отъ общей оси наиболѣе длинные и широкіе отроги, доходящіе на сѣверѣ до береговъ Амура, на югѣ до береговъ Сунгари. Общая ось горной Мало-Хинганской страны служитъ водораздѣломъ между притоками рѣкъ: съ одной стороны (сѣверной)—Амура, съ другой (юго-западной, южной и юго-восточной)—Нонни и Сунгари. Всѣ эти многочисленные притоки, образуемые несчетными ручьями, берутъ свое начало отъ оси, какъ и всѣ ихъ побочные притоки. Масса выпадаемой влаги, въ особенности въ дождливые періоды (іюль и августъ) и послѣ таянія обильныхъ снѣговъ, питаетъ эту многочисленную сѣть ручьевъ и рѣкъ, дающихъ громадное количество воды такимъ важнымъ воднымъ артеріямъ, какъ Амуръ, Сунгари и Нонни. Громадные еще участки лѣсовъ и особое губчатое свойство почвы—сохранять воду—обезпечиваютъ странѣ круглый годъ обиліе текучихъ водъ, а весной и лѣтомъ даже такой избытокъ, который поднимаетъ воды Нонни, Сунгари и Амура на 1—2 сажени. Между этими многочисленными притоками отъ оси протянулись отроги, составляющіе частные водораздѣлы между отдѣльными бассейнами. Эти отроги—тѣ же увалы небольшой высоты, но значительные въ длину и въ ширину и, въ свою очередь, отбрасывающіе отъ себя болѣе мелкіе и низкіе предгорья во всѣ стороны. Самый крупный отрогъ отходитъ отъ горнаго узла (къ с.-в. отъ Тункэня) на югъ и простирается до береговъ Сунгари, т.-е. на 250—300 верстъ. Съ пути Хуланчэнъ—Бэйлинцзы въ 20—40 верстахъ къ

востоку видны высоты этого отрога въ видѣ синеватаго приподнятаго гребня. Этотъ гребень кажется въ сравненіи съ гребнями оси Хингана болѣе значительнымъ по высотѣ и болѣе изрѣзаннымъ, но надо полагать, что абсолютная высота его немного выше, относительная же нѣсколько превышаетъ вслѣдствіе общаго пониженія абсолютной высоты всего присунгарійскаго раіона.

Далѣе по пути къ Тункэню горы уже не видны къ востоку: ихъ нивеллируетъ и оттѣсняетъ глубже значительная рѣка Хулань-хэ со многими притоками; только у Тункэня, въ 15 в. къ сѣверо-востоку отъ него, видны низкія, покрытыя рѣдкимъ лѣсомъ, высоты, носящія здѣсь мѣстное названіе Харбашань; это—предгорья горнаго узла, расположеннаго далѣе къ с.-в. въ 80—100 верстахъ.

Все остальное пространство Сѣверной Маньчжуріи, заключенной между рр. Амуромъ, Сунгари и Нонни, покрыто толстымъ ровнымъ слоемъ наносной почвы (аллювіальной), медленно понижающимся къ берегамъ этихъ рѣкъ. Наносный слой этотъ—результатъ вывѣтриванія, вымыванія текучими водами породъ внутренней Мало-Хинганской горной страны; подстилъ этого слоя—большею частью сѣрые глинистые сланцы, на которыхъ лежатъ перемежающіеся слои супеска и суглинка; весь подстилъ покрытъ богатымъ слоемъ чернозема, толщиной отъ 1 аршина до 1—2 саженей; эта почва здѣсь, какъ нигдѣ въ Маньчжуріи, совершенно чернаго цвѣта, мелкозерниста, рыхла, жирна и даетъ поэтому такіе урожаи пшеницы и бобовъ, что заставляетъ удивляться этой мощной производительности; такъ, въ раіонѣ Бэйлинцзы съ одного шана земли ($^{10}/_{17}$ десятины) безъ какого-либо удобренія собираютъ 75—80 пудовъ пшеницы, въ раіонѣ Тункэня 80—90 пудовъ; очевидно, сѣвернѣе черноземъ толще и плодороднѣе. Эта плодородная почва покрыта съ поверхности тонкимъ покровомъ растительной земли, производящей обильные всходы всякихъ травъ, злаковъ и цвѣтовъ. Этотъ же покровъ закрѣпляетъ рыхлый черноземъ и предохраняетъ его отъ вывѣтриванія и вымыванія. Наносный слой низменныхъ пространствъ, состоя изъ мягкихъ породъ, сильно подверженъ вліянію текучихъ водъ, которыми весь край такъ изобилуетъ. Воды, стекая съ предгорій горной страны, вымываютъ себѣ въ мягкомъ грунтѣ широкое ровное ложе, медленно спускающееся къ устьямъ рѣкъ.

Дождевые осадки, собираясь къ русламъ этихъ рѣкъ, точно также вымываютъ себѣ правильныя ложбины, по дну которыхъ, заросшему густой травой, постоянно струится вода то ручьемъ во время дождей, то едва замѣтными струйками. Тѣ же мягкія породы наноснаго слоя, разступаясь передъ текучей водой, не позволяютъ ей вырывать себѣ овраги и крутые берега; рыхлый грунтъ заполняетъ сейчасъ же всѣ неровности, нарушающія правильность водосливовъ. Вслѣдствіе изложенныхъ свойствъ почвы, все пространство, свободное отъ горныхъ отроговъ Хингана, представляетъ ряды и группы низ-

кихъ, весьма покатыхъ и округленныхъ уваловъ, отдѣленныхъ другъ отъ друга то широкими долинами рѣкъ и ручьевъ, то широкими и покатыми ложбинами ручейковъ.

Дорога, пересѣкая эти увалы, долины и ложбины, имѣетъ волнистый видъ: на разстояніи, напримѣръ, отъ р. Хулань-хэ до р. Кайлин-хэ (ок. 60 верстъ) она 40 разъ поднимается на увалы и столько же разъ спускается въ долины и ложбины, не считая еще болѣе мелкихъ складокъ. Ближе къ русламъ большихъ рѣкъ увалы эти понижаются, какъ бы расплываются и образуютъ мягкія обширныя складки, незамѣтно сползающія къ берегамъ Амура и Сунгари.

Такой характеръ мѣстность имѣетъ въ раіонѣ описываемаго пути Хуланчэнъ — Тункэнь, такой же характеръ сохраняется и далѣе къ сѣверу и сѣверо-западу до р. Немэра, т. е. еще на 150 верстъ, какъ то будетъ изложено ниже.

Изъ горныхъ богатствъ раіона пути извѣстенъ только графитъ, богатыя залежи котораго найдены въ мѣстности Тѣ-шань-бао въ уѣздѣ Шанцзычанъ, расположенномъ въ 35—40 верстахъ сѣверо-восточнѣе г. Бэйлинцзы. Изъ рѣкъ даннаго раіона обращаетъ на себя вниманіе Хулань-хэ своею полноводностью и обиліемъ притоковъ. Хулань-хэ имѣетъ истоки у южныхъ склоновъ узла Мало-Хинганской горной страны, въ 100—120 верстахъ къ востоко-сѣверо-востоку отъ г. Тункэня; отсюда течетъ на юго-западъ и пересѣкаетъ путь Хуланчэнъ—Тункэнь въ 95 верстахъ отъ Хуланчэна (въ 18 верстахъ къ сѣверо-западу отъ г. Бэйлинцзы). Отъ впаденія въ нее Тункэнь-хэ (въ 40 верстахъ западнѣе г. Бэйлинцзы) принимаетъ южное направленіе до г. Хуланчэна, затѣмъ въ 12—15 верстахъ отъ послѣдняго — юго-восточное и восточное направленіе и впадаетъ въ р. Сунгари ниже г. Харбина въ 20 верстахъ. Ширина рѣки на протяженіи всего средняго и нижняго теченія достигаетъ 70—80—90 саженей, у устья — 150 саж.; глубина 1—2—3 сажени; теченіе 4—5 фут. въ секунду. Хулань-хэ судоходна на всемъ среднемъ и нижнемъ теченіи, при чемъ въ настоящее время отъ пристани Суньцзячуанькоу (въ 18 в. къ с.-з. отъ Бэйлинцзы) ходятъ джонки, нагруженныя хлѣбомъ и бобами, до Хуланчэна и Харбина; отъ Хуланчэна до Харбина, кромѣ того, установлено китайской компаніей пассажирское и грузовое пароходное сообщеніе. Изъ крупныхъ притоковъ Хулань-хэ наиболѣе извѣстны: впадающіе справа—Нугин-хэ, Мими-хэ, Хыин-хэ и Тункэнь-хэ со своимъ притокомъ Кайлин-хэ; слѣва—Ни-хэ. Бассейнъ Хулань-хэ со всѣми ея крупными и многочисленными мелкими притоками обильно орошаетъ весь край сѣвернѣе линіи Харбина пространствомъ около 45 тысячъ квадратныхъ верстъ. Путь изъ Хуланчэна черезъ Бэйлинцзы въ Тункэнь пересѣкаетъ слѣдующія рѣки этого бассейна:

1) Р. Ни-хэ у д. Тяньфасиньцяо, въ 66 верстахъ отъ Хуланчэна и въ 10 верстахъ не доходя Бэйлинцзы; переправа черезъ болотистую

долину Ни-хэ, шириной около 1½ версты, заполненную протоками рѣки, совершается по гати съ 6-ю мостами; гать для движенія по ней приходитъ въ полную негодность вслѣдствіе своихъ колей, ямъ, выбоинъ и почти сплошной топкой грязи; 1-й мостъ—длиной 6 шаговъ; 2-й—9; 3-й—10; 4-й—7; 5-й—черезъ р. Ни-хэ—длиной 20 ш., шириной 4½ ш. на 6 рядахъ свай; 6-й длиною 12 ш., шириной 4½, на 4 рядахъ свай; большіе 5-й и 6-й мосты въ достаточно исправномъ состояніи, но въѣзды и спуски съ нихъ по своимъ глубокимъ и грязнымъ выбоинамъ прямо опасны для колеснаго движенія; мелкіе мосты съ каждымъ переѣздомъ все болѣе и болѣе разрушаются, починкой же ихъ никто не вѣдаетъ, да и не интересуется; нашелся было одинъ предприниматель, богатый человѣкъ, который исправилъ на свой счетъ 1½-верстный переѣздъ черезъ долину Ни-хэ съ цѣлью брать ничтожную плату за переѣздъ обозовъ; кончилось тѣмъ, что никто не хотѣлъ ему платить, поступили жалобы начальству, привлекли предпринимателя къ суду и, какъ это обыкновенно въ Китаѣ, совершенно его разорили поборами, пенями и взятками.

2) Р. Хулань-хэ у пристани Сунь-цзя-чуань-коу, въ 95 верстахъ отъ Хуланчэна и въ 18 верстахъ отъ Бэйлинцзы; переправа совершается на паромѣ, состоящемъ изъ помоста въ 18 шаговъ длиной и 9 шаговъ шириной, наложеннаго на 2 прочныя лодки, при чемъ носъ и корма лодокъ выдаются изъ помоста еще на 3½ шага; такой паромъ можетъ поднять 4 полевыхъ орудія или 30 лошадей съ амуниціей и 30 людей, или 120 людей.

3) Р. Кай-лин-хэ у д. Цяньцзы-Тоуцзинъ, въ 170 верстахъ отъ Хуланчэна и въ 12 верстахъ не доходя Тункэня; переправа совершается бродомъ въ 3 сажени длиной и 1½ фута глубиной, дно — топкое; былъ здѣсь мостъ, но отъ него остались только береговые лежни, затрудняющіе теперь переправу бродомъ.

4. Растительность и климатъ.

Лѣсовъ въ раіонѣ пути совсѣмъ нѣтъ; первые участки лѣсовъ, годныхъ лишь для дровъ, встрѣчаются въ 15 вер. къ сѣверу и сѣверо-востоку отъ Тункэня въ мѣстности Харбашань и въ 60—65 верстахъ къ сѣверо-востоку отъ г. Шанцзы-чанъ. По пути имѣются лишь группы деревьевъ и отдѣльныя деревья изъ тополя и ивы у деревень; попадаются очень рѣдко (на правыхъ берегахъ р. Хулань-хэ и р. Кай-лин-хэ) небольшія заросли изъ дубняка, ивы, тополя, лещины и другихъ полукустарныхъ, полудревесныхъ породъ.

Луга покрыты сочной и густой травой.

Раіонъ былъ пройденъ въ первой половинѣ іюня, когда лѣто вступило уже въ полныя свои права, но особеннаго зноя не ощущалось, благодаря тихимъ вѣтрамъ. Температура по утрамъ не превышала 20—26° (по Ц.), въ полдень 24—30°, по вечерамъ 22—26°; послѣ 5 іюня температура начала падать до 19—14°, затѣмъ повысилась до 24—28°

и послѣ 11 іюня опять упала до 15 и даже до 10 и 9°; съ 16 іюня установилась въ 20—26°. Паденію температуры соотвѣтствовало такое же паденіе барометра съ 5 по 7 іюня на 10 миллиметровъ, съ 11 по 16 іюня—на 12 и даже (13 іюня) на 16 мил. Перемѣны въ температурѣ и въ давленіи воздуха выразились обильнымъ дождемъ 6—8 іюня и 11—15 іюня; изъ 15 дней пути было, въ общемъ, 8 дождливыхъ. Обыкновенно іюнь считался сухимъ мѣсяцемъ, а періодическіе дожди ожидались лишь въ іюлѣ и августѣ; но въ этомъ году даже въ маѣ лилъ почти 2-недѣльный дождь, такъ что надо полагать, что дождливый періодъ въ настоящемъ году какъ-то измѣнилъ свое почти постоянное время; есть нѣкоторое основаніе предполагать, что рѣдкая по обилію снѣга зима 1909—1910 года имѣла въ этомъ явленіи свое первенствующее вліяніе.

Вѣтры въ теченіе всѣхъ 20 дней были очень тихіе, но перемѣнные; такъ, сѣверный вѣтеръ утромъ смѣнялся въ полдень южнымъ, сѣверо-восточный—юго-западнымъ; въ дожди 6—8 іюня дулъ юго-западный вѣтеръ, смѣнившійся 8 іюня сѣверо-западнымъ; въ дожди 11—15 іюня — юго-западный, сѣверо-западный и сѣверный. Можно предположить, что направленіе вѣтра на дождевые осадки вліянія не имѣло.

Вслѣдствіе обильныхъ и раннихъ дождей хлѣба нѣсколько пострадали, особенно пшеница, но урожай ожидался отличный, такъ какъ хлѣбъ могъ еще поправиться.

Весь раіонъ пути въ санитарномъ отношеніи можно считать здоровымъ, за исключеніемъ уѣзда Шанцзы-чанъ (сѣверо-восточнѣе г. Бэйлинцзы), гдѣ жители страдаютъ болѣзнью, похожей на англійскую въ сильной формѣ; женщины и дѣти не выдерживаютъ даже 3 лѣтъ, и болѣзнь кончается смертью; вода здѣсь красноватаго цвѣта, но на вкусъ мягкая и пріятная; причины болѣзни пока неизвѣстны.

5. Населеніе.

Населеніе раіона пути состоитъ изъ китайцевъ и маньчжуровъ, при чемъ отношеніе числа маньчжуровъ къ числу китайцевъ исчисляется едва 5%. Кромѣ того, есть незначительное число такъ называемыхъ ханьцзюней—потомковъ китайцевъ, перешедшихъ на службу къ маньчжурамъ немедленно послѣ завоеванія ими Китая; ханьцзюни—исключительно земледѣльцы. Изъ европейцевъ постоянно живутъ только нѣсколько французовъ миссіонеровъ-католиковъ и временно въ городахъ Хуланчэнѣ и Бэйлинцзы нѣсколько представителей торговыхъ фирмъ Харбина.

Кореннымъ населеніемъ края являются знаменные маньчжуры; затѣмъ начинаютъ мало-по-малу вливаться китайцы и въ послѣднее время громадной волной они заселили весь край, вытѣснивъ коренное населеніе—маньчжуровъ. Колонизація края шла и идетъ крупными ша-

гами. Такъ, заселеніе округа Хуланьфу началось съ 1831 года; до 1900 года населеніе города Хуланчэна было не болѣе 6—7 тыс. человѣкъ; преобладали маньчжуры, китайцы же составляли незначительное количество въ качествѣ купцовъ и мастеровыхъ; послѣ 1900 года преобладающей національностью 15-тысячнаго населенія въ городѣ и населенія въ округѣ оказались китайцы; теперь ихъ насчитывается въ городѣ до 40 тысячъ, маньчжуровъ же едва 5 тысячъ; во всемъ округѣ населеніе доходитъ до 500 тысячъ и состоитъ почти исключительно изъ китайцевъ, маньчжуровъ же не болѣе 25—30 тысячъ. Въ округѣ Суйхуафу (Бэйлинцзы) новыя земли начали заселяться 67 лѣтъ тому назадъ, окрестности же Бэйлинцзы заселены 30—40 лѣтъ тому назадъ. Въ округѣ Хайлунфу (Тункэньфу) вопросъ о заселеніи окончательно былъ вырѣшенъ только въ 1895 году; теперь же этотъ округъ въ смыслѣ заселенія сталъ наиболѣе важнымъ, какъ исходный пунктъ дальнѣйшей иммиграціи. Городъ Тункэнь основанъ въ 31 году Гуанъсюй-я на мѣстѣ деревни Тун-кэнь-тунь съ 80 чел. жителей; въ 1905 году въ городѣ было всего 2 тысячи жителей, въ 1908 году—въ городѣ 35 тыс. чел., въ округѣ—37 тысячъ семействъ или 185 тысячъ чел.; въ 1909 году—36,5 тысячъ чел. въ городѣ и 39 тысячъ семействъ въ округѣ; въ настоящее время насчитывается въ городѣ 37 тысячъ чел., въ округѣ—около 200 тысячъ чел., при чемъ половина земель еще свободна для дальнѣйшей колонизаціи.

Разсмотримъ теперь причины такого громаднаго роста населенія и успѣха колонизаціи, насколько это будетъ въ предѣлахъ имѣющихся пока данныхъ.

Колонизація Маньчжуріи китайцами со временъ воцаренія маньчжуровъ въ Китаѣ имѣетъ свою исторію, вполнѣ вѣрный очеркъ которой данъ Позднѣевымъ въ его трудѣ „Описаніе Маньчжуріи“ (стр. 235—249), такъ что можно не останавливаться на ней подробно.

Рѣшеніе Маньчжурской династіи—сохранить всѣ тѣ части Маньчжуріи, въ которыхъ еще не было китайскаго населенія, для однихъ маньчжуровъ—встрѣтило непреодолимыя препятствія въ проведеніи, какъ со стороны самихъ маньчжурскихъ властей вслѣдствіе ихъ слабости, недобросовѣстности и соображеній личныхъ выгодъ, такъ, главное, со стороны китайскихъ эмигрантовъ, которыхъ гнали изъ родины жажда наживы, безысходная нужда и народныя бѣдствія. Эмиграція громадными волнами залила земли, дозволенныя къ колонизаціи (провинція Шэнъ-цзинъ), перешла эти границы и начала быстро распространяться по всѣмъ отдаленнымъ землямъ Маньчжуріи, гдѣ малонаселенность и дикость ставили крайнія затрудненія для борьбы съ противозаконнымъ заселеніемъ. Кончалось тѣмъ, что правительство признавало совершившійся фактъ. Мало того, время отъ времени издавались Императорскіе указы, даровавшіе китайцамъ различныя льготы то по арендѣ маньчжурскихъ земель, то по пріобрѣтенію этихъ земель частично и по-раіонно въ полную ихъ собственность, то, наконецъ,

даровавшіе полное разрѣшеніе колонизаціи Маньчжуріи послѣ недавняго достиженія уравненія правъ китайцевъ съ правами маньчжуровъ (вѣрнѣе, лишенія маньчжуровъ ихъ правъ, льготъ и преимуществъ, какъ завоевателей).

Кромѣ этихъ указовъ, Маньчжурію сильно толкнула впередъ въ отношеніи роста населенія—постройка нашихъ Уссурійской и Восточно-Китайской желѣзныхъ дорогъ. Постройка этихъ дорогъ привлекла прежде всего громадныя массы бѣднаго населенія, искавшаго заработковъ хотя бы на короткое время, изъ Шаньдунской и Чжилійской провинцій. Эти массы рабочихъ большею частью не вернулись уже назадъ, а остались въ Маньчжуріи, предварительно ознакомившись съ нею во время слѣдованія своего въ Россію, и осѣли тамъ въ качествѣ земледѣльцевъ. Одновременно, благодаря той же постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, былъ привлеченъ въ Уссурійскій край и торговый элементъ, который еще лучше понялъ и оцѣнилъ богатства Маньчжуріи, откуда эти китайскіе купцы получали всѣ тѣ продукты, которые требовались китайскимъ рабочимъ, и всѣ цѣнные предметы роскоши, которые скупались русскимъ населеніемъ. Эти купцы затѣмъ оцѣнили Маньчжурію, какъ край, который долженъ будетъ снабжать хлѣбомъ русскую Сибирь, особенно Уссурійскій край и Приморскую область. Купеческій элементъ, однако, не оставался въ Маньчжуріи, подобно рабочему люду, на постоянное жительство, а, пользуясь льготами, дававшимися Императорскими указами, ограничивался скупкою или арендою земель въ цѣляхъ болѣе выгодной эксплоатаціи ихъ. Все это дѣло было поручено приказчикамъ, сами же купцы старались овладѣть всѣми отраслями торговли на русскихъ окраинахъ, увозя заработки домой, на родину. Въ Маньчжурію же они привлекали со своей родины вѣрныхъ имъ земледѣльцевъ. Такимъ образомъ, крѣпко цѣпляясь за торговлю въ русскихъ предѣлахъ, купцы одновременно расширяли свои обороты тамъ путемъ захвата земель въ Маньчжуріи, насаждая на этихъ земляхъ колонистовъ—своихъ родичей и земляковъ, способствуя тѣмъ увеличенію земледѣльческаго населенія въ Маньчжуріи, главнымъ образомъ въ раіонахъ судоходныхъ рѣкъ Сунгари, Нонни, Хулан-хэ и др. Изъ этихъ раіоновъ имъ легче было подвозить товары и, особенно, хлѣбъ на Амуръ.

Слѣдующимъ толчкомъ, усилившимъ ростъ населенія, — была русско-японская война. Эта война вызвала, благодаря громаднымъ требованіямъ со стороны русскихъ войскъ разныхъ товаровъ и, особенно, хлѣба, усиленную промышленность края и развила въ громадныхъ размѣрахъ обороты торговли, а вмѣстѣ съ тѣмъ и привлекла въ прилежащіе къ театру военныхъ дѣйствій раіоны новыя массы китайскаго люда, жаждущаго работы и наживы. Еще большій толчокъ заселенію Маньчжуріи китайцами данъ былъ въ послѣднее время важной реформой, на которую Дацинскій дворъ согласился съ величайшимъ трудомъ и неохотой, именно — уравненіе правъ китайцевъ съ маньч-

чжурами, т. е. правъ побѣжденныхъ и побѣдителей. Мѣра эта была энергично проведена Юаньшикаемъ, благодаря его неотразимому вліянію на старую Императрицу, которой только онъ могъ смѣло говорить объ отсталости и непригодности маньчжуръ для государственной службы. Введеніе въ Маньчжуріи китайской администраціи повлекло за собой открытіе земель для свободнаго переселенія въ нее китайцевъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и отнятіе лучшихъ плодороднѣйшихъ земель въ казну для продажи ихъ тѣмъ же китайцамъ, при чемъ маньчжуры не только не были вознаграждены за утрату этихъ земель, но получили надѣлы въ самыхъ худшихъ, мало пригодныхъ для хлѣба раіонахъ.

Оправданіемъ для всѣхъ означенныхъ мѣропріятій послужила все та же идея—оградить китайскую окраину отъ захвата Россіей путемъ быстраго заселенія праваго берега Амура и береговъ Сунгари, а также свободныхъ земель Цицикарской и Гиринской провинцій. Эти земли до того времени не были никѣмъ заняты, а числились подъ пастбищами неимѣющихъ скота знаменныхъ маньчжуровъ, подъ Императорскою охотой и охотой маньчжуровъ, которые почти до самаго послѣдняго времени не имѣли другого оружія, кромѣ луковъ со стрѣлами да фитильныхъ и кремневыхъ ружей и которые давно забыли удалую старину, развратились отъ лѣни, обнищали и, совершенно окитаившись, не сдѣлались однако хорошими земледѣльцами. Означенная мѣра проводится въ жизнь чрезвычайно успѣшно: чудныя земли, особенно земли къ сѣверу отъ Харбина, между р. Сунгари и почтовымъ трактомъ Цицикаръ—Айгунь, стали весьма быстро заселяться переселенцами изъ Шаньдуня, Чжили, Шанхай-Гуаня и южной Маньчжуріи, при чемъ округа Хуланьфу, Суйхуафу (Бэйлинцзы), Хайлунфу и земли къ сѣверу, сѣверо-востоку, сѣверо-западу и западу отъ Тункэня, какъ наиболѣе плодородныя, особенно влекли къ себѣ земледѣльцевъ, которые селились здѣсь, частью арендуя земли у другихъ земледѣльцевъ, частью самостоятельно, покупая ихъ у казны черезъ посредство открытыхъ въ крупныхъ населенныхъ пунктахъ переселенческихъ конторъ. Правительство при этомъ не только не оказываетъ никакой денежной помощи колонисту, но нигдѣ даромъ земель не даетъ, а продаетъ, позволяя лишь разсрочку платежей, но не далѣе, какъ на 6 лѣтъ, связывая колониста такими обязательствами, которыя заставляютъ его немедленно приступить къ разработкѣ земель, чтобы не лишиться права на владѣніе ими.

Прежде всего были заняты земли ближайшихъ округовъ. Хуланьфу оказался сразу не только полностью заселеннымъ, но и перезаселеннымъ. Населеніе всего округа превысило уже 500 тысячъ, тогда какъ до русско-японской войны въ немъ не было и 200 тысячъ.

По вѣроисповѣданію жители раіона пути какъ китайцы, такъ и

маньчжуры,—буддисты-конфуціонисты. Большихъ кумиренъ (мяо) въ раіонѣ совсѣмъ не имѣется; попадаются лишь заброшенныя маленькія кумирни у нѣкоторыхъ ранѣе населенныхъ деревень. Каменныя кумирни въ городахъ Хуланчэнѣ, Бэйлинцзы и Тункэнѣ мало-по-малу обращаются въ народныя школы, гдѣ обученіе поставлено очень широко и тщательно, примѣняясь къ образцу японскихъ школъ. Кромѣ буддистовъ, есть небольшое число магометанъ, но они незамѣтны среди массъ населенія.

Въ общемъ, повидимому, населеніе относится къ религіи весьма равнодушно. Этимъ широко пользуется французская католическая миссія и съ успѣхомъ насаждаетъ христіанство. Католическія миссіи съ церквами учреждены: въ д. Шиженьченцзы (въ 36 в. отъ Хуланчэна), въ г. Бэйлинцзы и въ Тункэнѣ. Особенно успѣшно дѣло идетъ въ Тункэньскомъ округѣ, гдѣ на 20—25 квадратныхъ верстъ встрѣчается болѣе 600 христіанскихъ семействъ; есть селенія (Вань-тунъ-и), гдѣ жители всѣ—христіане. Въ церквахъ богослуженіе происходитъ на китайскомъ языкѣ и по церковнымъ книгамъ, переведеннымъ на китайскій языкъ, что, конечно, облегчаетъ китайцу понять исповѣданіе вѣры, можетъ быть, даже болѣе, чѣмъ европейцу, который слушаетъ богослуженіе и молится на непонятномъ ему латинскомъ языкѣ. Въ китайскихъ церквахъ мужчины и женщины отдѣлены деревянной рѣшеткой, молятся всѣ на колѣняхъ по книгамъ, распѣвая общимъ монотоннымъ голосомъ псалмы. Церкви посѣщаются весьма охотно, и церковный налогъ совсѣмъ не обременяетъ прихожанъ, а, наоборотъ, церковь приходитъ на помощь въ несчастныхъ случаяхъ своимъ прихожанамъ. Нѣкоторые русскіе, близко знающіе край и условія жизни китайца, относятся отрицательно къ насажденію католическаго христіанства среди китайскаго населенія, утверждая, что хорошій и честный китаецъ не пойдетъ къ миссіонеру; идутъ же люди, знающіе за собой какіе-либо проступки противъ общества и законовъ, ища или заступничества, или протекціи, или денежныхъ выгодъ. Не имѣя данныхъ, трудно что-либо возразить противъ такого взгляда, но впечатлѣніе, которое оставляетъ за собой личность миссіонера, его штатъ, вся обстановка миссіи, довольно хорошее.

6. Населенные пункты.

Изъ большихъ городовъ раіона пути замѣчательны по количеству своего населенія и по промышленности:

1) Хуланчэнъ на р. Хулань-хэ съ 50 тысячами жителей, весьма важный торговый городъ, какъ центръ по скупкѣ хлѣба въ Харбинъ, Куанченцзы, Тѣлинъ, Инкоу.

2) Бэйлинцзы или Суй-хуа-фу съ 35—40 тысячами жителей, имѣющій такое же торговое значеніе, какъ и Хуланчэнъ; пристани на судоходной рѣкѣ Хулань-хэ, въ 18—20 верстахъ отъ города, облегчаютъ сбытъ громаднаго количества земледѣльческихъ продуктовъ.

3) Тункэнь или Хай-лун-фу съ 37 тысячами жителей, центръ земледѣльческаго богатаго раіона и главный пунктъ переселенческаго движенія; сбытъ продуктовъ затрудненъ плохимъ состояніемъ грунтовыхъ дорогъ, почему цѣны здѣсь чуть ли не вдвое ниже Хуланчэнскихъ. Всѣ эти города построены въ видѣ квадратовъ съ нѣсколькими пересѣкающимися накрестъ главными торговыми улицами; предмѣстья быстро застраиваются и начинаютъ примыкать къ городу, какъ, напримѣръ, въ Хуланчэнѣ. Города обнесены невысокими земляными валами съ нѣсколькими небольшими воротами; эти валы и ворота не имѣютъ, конечно, того оборонительнаго значенія, какъ въ старыхъ китайскихъ городахъ, но служатъ лишь границей города и облегчаютъ таможенный и полицейскій надзоръ за движеніемъ населенія и обозовъ. Фанзы и магазины въ большинствѣ—кирпичные, крытые или черепицей, или соломой, довольно помѣстительные и чистые. Дворы огорожены или кирпичнымъ, или глинобитнымъ заборомъ, различной величины и еще болѣе различной чистоты. Для размѣщенія войскъ постройки городовъ довольно удобны. Вода—изъ колодцевъ, немного мутная, но пріятная на вкусъ и вполнѣ здоровая.

Селенія раіона пути по своему расположенію построекъ и по числу дворовъ рѣзко раздѣляются на два вида: 1) въ раіонѣ по южную сторону р. Хулань-хэ (у г. Бэйлинцзы)—округа Хуланьфу и Суй-хуа-фу и 2) въ раіонѣ къ сѣверу отъ Хулань-хэ—Тункэньскій округъ.

Въ первомъ раіонѣ, какъ ранѣе заселенномъ и даже перезаселенномъ, жители—земледѣльцы, сгруппированы въ большія селенія отъ 10 до 50 дворовъ (въ среднемъ), отстоящія другъ отъ друга на разстояніи не болѣе $1^1/_2$—2 верстъ, даже менѣе, такъ что весь раіонъ полностью и планомѣрно занятъ этими селеніями, между которыми проложена цѣлая сѣть большихъ и малыхъ грунтовыхъ дорогъ. Все пространство между селеніями обработано сплошь подъ пашни.

Каждое селеніе имѣетъ свое названіе или по фамиліи своихъ старожиловъ, или по какимъ-либо мѣстнымъ предметамъ, или по особенности своего расположенія, или по какому-либо другому, совершенно случайному, признаку. Фанзы—рѣдко кирпичныя, большею же частью глинобитныя, крытыя ивовыми матами со слоемъ соломы.

По пути у самой дороги изъ Хуланчэна до р. Хулань-хэ встрѣчается болѣе 50 селеній на 95 верстахъ. Изъ нихъ наиболѣе значительны: 1) Чаньлиньцзы, въ 5 в. отъ Хуланчэна; 2) Пэйцзявопу, въ 15 в.; 3) Янбэйвопу, въ 19 в.; 4) Канцзяцзы, въ 30 в.; 5) Шиженьченцзы, въ 36 в.; 6) Наомугоу, въ 40 в.; 7) Чаоянпу, въ 45 в.; 8) Цзюбаошань, въ 62 в.; 9) Сыпингай, въ 81 в.; 10) Шуаньцзяченъ, въ 87 в. и 11) Суньцзячуанькоу, въ 95 в., какъ пристань и паромная переправа на р. Хулань-хэ.

Во второмъ Тункэньскомъ округѣ, только что начинающемъ заселяться, жители разсредоточены по дворамъ, построеннымъ на своихъ земельныхъ участкахъ. Нѣсколько земельныхъ участковъ сведены подъ

одно какое-либо названіе и составляютъ „цзинъ“, какъ бы урочище. Эти цзины, получивъ каждый нумерацію, еще до заселенія, въ періодъ размежеванія земель подъ колонизацію, сведены были подъ іероглифами: „гун“, „куань“, „синь“, „цянь“, „минь“ и „хуй“; къ каждому іероглифу присоединена частица „цзы“, т. е. селеніе. Такимъ образомъ, каждая группа отдѣльныхъ дворовъ на одномъ колонизаціонномъ участкѣ получила названіе по іероглифу и по порядковому числу цзина, напримѣръ, „Куаньцзы-Эрцзинъ“, т. е. „второй цзинъ (участокъ) подъ іероглифомъ куань“; „Миньцзы-Сыцзинъ“, т. е. „четвертый цзинъ подъ іероглифомъ минь“ и т. д.

Въ Тункэньскомъ округѣ подъ этими іероглифами значится всѣхъ цзиновъ: подъ іероглифомъ гунъ—13 цзиновъ, куань—13, синь—15, цянь—49, минь—15 и хуй—15 цзиновъ.

Кромѣ вышеприведенныхъ названій, нѣкоторыя земли сохранили еще свои старинныя названія по знаменамъ маньчжуровъ, но точно также распредѣлены по колонизаціоннымъ цзинамъ или „цзо“. Эти слѣдующія: 1) Шуй-ши-инъ—14 цзиновъ, 2) Сян-лань-ци—14 цзиновъ, 3) Чжэнь-лань-ци—12 цзиновъ, 4) Сян-хуан-ци—13 цзиновъ, 5) Сянъ-бай-ци—13 цзиновъ и нѣсколько другихъ, менѣе значительныхъ; такъ, напримѣръ, по пути встрѣчается названіе „Сян-хуан-ци-сань-цзо“, т. е. „третій цзинъ (участокъ) знамени сянхуанци“. На 2-хъ верстныхъ картахъ съемки 1906 года эти названія перепутаны и неправильно транскриптированы, что затрудняетъ оріентировку въ селеніяхъ; такъ, вмѣсто приведеннаго выше названія „Куаньцзы-Эрцзинъ“ помѣчено „Куанза Ардинза“ или вмѣсто „Сян-хуан-ци-сань-цзо“ помѣчено: „Сіанхуанчи-Санзуа“.

Селенія въ Тункэньскомъ округѣ уже гораздо рѣже размѣщены (вдвое и втрое), и чѣмъ дальше къ сѣверу, тѣмъ становятся все болѣе рѣдкими. Характеръ же построекъ такой же, какъ и въ округѣ Хуланьфу. По пути отъ р. Хулань-хэ до г. Тункэня у дороги встрѣчается всего лишь 26 небольшихъ селеній (въ среднемъ—3 двора) на разстояніи 96 верстъ; нѣкоторыя селенія, въ особенности у большихъ дорогъ, начинаютъ пріобрѣтать свои отдѣльныя отъ колонизаціонныхъ названія, что, конечно, удобнѣе при частной оріентировкѣ въ данной мѣстности. Наиболѣе значительныя селенія по большой дорогѣ встрѣчаются:

1) Куаньцзы-Сыцзинъ или Ляньхуацзинъ въ 122 в. отъ Хуланчэна;

2) Куаньцзы-Уцзинъ или Чжэньцзядянь, въ 128 в.;

3) Куаньцзы-Ліуцзинъ или Хунцигоуцзы, въ 132 в.;

4) Цяньцзы-Уцзинъ или Цуйцзяшааого, въ 144 в. и

5) Цяньцзы-Цицзинъ, въ 153 верстахъ.

7. *Занятія жителей.*

Округъ Хуланьфу (недавно еще фудутунство) является въ сѣвер-

ной Маньчжуріи старѣйшимъ культурно-земледѣльческимъ раіономъ, гдѣ эта отрасль хозяйства быстро привилась и къ аборигенамъ-маньчжурамъ, однимъ изъ первыхъ, допустившихъ на свои земли колонистовъ-китайцевъ. Подъ давленіемъ и вліяніемъ китайскаго земледѣлія основное хозяйство маньчжуровъ—скотоводство постепенно, но быстро сокращалось, и пастбища на богатыхъ заливныхъ лугахъ по р. Хулань-хэ и ея притокамъ все суживались отводомъ подъ пашни.

Земледѣліе въ краѣ поставлено, благодаря отличной почвѣ и большой населенности, весьма высоко. Мѣстнымъ хлѣбомъ питается не только окрестное населеніе, но онъ въ громадныхъ количествахъ вывозится на судахъ по Хулань-хэ и Сунгари въ Харбинъ, Цицикаръ, Мергенъ и Благовѣщенскъ. Упавшее нынѣ послѣ проведенія желѣзной дороги джоночное движеніе было весьма значительно и положительно обогащало прирѣчное населеніе маньчжуровъ, а особенно китайцевъ. Постройка желѣзной дороги и основаніе такого крупнаго торговаго центра, какъ Харбинъ, а отсюда и огромныя требованія хлѣбовъ различныхъ видовъ для вывоза, еще болѣе послужили къ развитію въ краѣ земледѣлія и упрочили тѣмъ полное благосостояніе мѣстнаго населенія. Требованія по экспорту хлѣбовъ установили окончательно и сорта ихъ, которые населеніе преимущественно засѣваетъ, именно пшеницу и бобы. Эти хлѣба все болѣе и болѣе вытѣсняютъ гаолянъ и чумизу, составляющіе главный предметъ питанія населенія; земледѣльцы предпочитаютъ покупать гаолянъ и чумизу въ другихъ округахъ, чѣмъ засѣвать ими свои пашни, доставляющія имъ столько выгодъ.

Въ округѣ Хуланьфу къ настоящему времени уже нѣтъ свободныхъ земель. Подъ пашнями находится болѣе 233 тысячъ шанъ земли (болѣе 137 тысячъ десятинъ); остальныя $^{3}/_{10}$ всего пространства округа отведены подъ селенія, кладбища, дороги, кустарники и пр. На дѣлѣ же большая часть этой теоретически отведенной земли занимается тѣми же пашнями въ ущербъ кладбищамъ, дорогамъ и растительности. Скотъ кормится исключительно рѣзкою, хлѣбомъ и жмыхами, хотя бы его было до 30—40 головъ, что встрѣчается нерѣдко. Такимъ образомъ, культурную площадь округа можно считать въ 300 тысячъ шанъ (около 180 тысячъ десятинъ), начисто воздѣланныхъ подъ хлѣбъ. Земли эти распредѣлены между маньчжурами, имѣвшими достаточно силы воли сохранить ихъ за собой, и китайцами.

Вся площадь засѣянной земли въ минувшемъ (1909) году дала различныхъ хлѣбовъ 1,068,495 даней, или около 13 милліоновъ пудовъ; изъ этихъ хлѣбовъ вывезено было: 1) бобовъ—300 тысячъ даней (около $3^{1}/_{2}$ мил. пудовъ); бобы идутъ въ Харбинъ и Куанченцзы; 2) пшеницы—200 тысячъ даней (около $2^{1}/_{2}$ мил. пудовъ), исключительно въ Харбинъ; 3) остальныхъ видовъ хлѣба (ячмень, греча, гаолянъ и чумиза)—около 200 тысячъ даней (около $2^{1}/_{2}$ мил. пудовъ), въ Харбинъ

и Цицикаръ. Остальное количество хлѣба (около 4½ мил. пудовъ) идетъ на удовлетвореніе нуждъ мѣстнаго населенія.

Ввозъ въ Хуланьфу состоитъ исключительно изъ гаоляна и чумизы, около 200 тысячъ пудовъ; съ теченіемъ времени этотъ ввозъ долженъ будетъ сильно увеличиться. Урожаи во всемъ раіонѣ пути прямо изумительны, въ особенности, въ Тункэньскомъ округѣ, гдѣ почва (черноземъ) обильнѣе и гдѣ она только что тронута сохой. Такъ, въ раіонѣ Бэйлинцзы хорошій урожай бобовъ съ 1 шана (10/17 десятины) земли даетъ 85—90 пудовъ, средній 65—70 пудовъ, плохой 40—50 пудовъ; пшеницы—хорошій 75—80 пудовъ, средній 45—50 пудовъ, плохой 25—40 пудовъ. Въ Тункэньскомъ округѣ: бобы—хорошій урожай даетъ съ 1 шана земли 105—110 пудовъ, средній 80—85, плохой 40—50 пудовъ; пшеницы—хорошій 80—90 пудовъ, средній 55—65, плохой 40—45 пудовъ. Неурожая здѣсь не знаютъ, такъ какъ почва всегда влажна въ достаточной мѣрѣ даже во время засухи, во время же дождей почва впитываетъ всю воду; черноземъ отъ 1 до 3—4 аршинъ толщины. Земледѣльцу всегда обезпеченъ минимальный сборъ съ шана 50—60 пудовъ бобовъ и пшеницы. Здѣшніе бобы считаются наилучшими, а пшеница—отличнаго качества. Неудивительно, что всѣ земли раіона пути колонизованы полностью; только восточнѣе, въ уѣздахъ Юйцингай и Шанцзычанъ не тронуто сохой еще 6/10 всей площади.

Кромѣ пшеницы и бобовъ засѣваютъ—коноплю, ячмень, гаолянъ, чумизу, кукурузу, гречу, просо и индиго, при чемъ гаолянъ и кукуруза родятся плохо, остальные же хлѣба очень хорошо.

Въ настоящее время дѣлаются опыты надъ развитіемъ въ краѣ шелководства, именно у пристани Цяньцзячуанькоу, но результаты еще неизвѣстны.

Такимъ образомъ, всѣ условія края опредѣляютъ исключительное занятіе всего сельскаго населенія—земледѣліе, а городского—скупку и продажу продуктовъ этого земледѣлія.

Жители сѣверной части Тункэньскаго округа занимаются еще рубкой лѣса, обжиганіемъ угля на продажу и охотой, но все это въ незначительныхъ размѣрахъ.

МАРШРУТЪ № 9.

Тункэнь—Эрэкшань—Дедуръ—Лаулакэ—Мергенъ *).

1. Направленіе и протяженіе пути.

Путь изъ г. Тункэня черезъ сс. Эркэшань, Дедуръ и Лаулакэ въ г. Мергенъ идетъ, въ общемъ, на сѣверо-западъ; въ частности же, путь отъ Тункэня черезъ Эркэшань (87 верстъ) и далѣе до 120-й версты имѣетъ сѣверо-западное направленіе, до д. Аянъ (25 в.)— сѣверное, отъ Аяна до д. Манна (45 в.)— западное и отъ Манна черезъ Лаулакэ до Мергена—сѣверо-западное направленіе.

Общее протяженіе пути—264 версты, считая отъ сѣверныхъ воротъ города Тункэня до кумирни на восточной окраинѣ города Мергена.

2. Качества дороги.

Въ настоящее время путь Тункэнь — Мергенъ, какъ транзитная дорога изъ раіоновъ, прилегающихъ къ р. Сунгари, на почтовый старинный трактъ Цицикаръ—Мергенъ—Айгунъ, только что намѣчается къ проложенію въ будущемъ, и первыя работы произведены лишь на участкѣ Тункэнь—Эркэшань (87 верстъ) исключительно пока для колонизаціонныхъ цѣлей. Далѣе Эркэшаня путь слагается изъ нѣсколькихъ грунтовыхъ проселочныхъ дорогъ, проложенныхъ отъ селенія къ селенію, и даже изъ дорогъ, которыя ранѣе служили лишь для провоза дровъ и строительнаго матеріала отъ ближайшихъ лѣсовъ.

Весь путь — грунтовая дорога на сплошномъ растительномъ и болотистомъ грунтѣ, почему всѣ препятствія и затрудненія всецѣло зависятъ отъ большей или меньшей топкости почвы и отъ состоянія бродовъ черезъ многія рѣки и многочисленные ручьи. Другихъ затрудненій (подъемы, спуски, пески, камни и пр.) совершенно не встрѣчается. Въ сухое время года и зимой весь путь вполнѣ удобенъ для движенія всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ; въ дождливое же время въ особенности непосредственно послѣ дождей, всѣ эти отличныя качества рѣзко мѣняются въ обратную сторону и путь становится затруднительнымъ для пѣшихъ и конныхъ и трудно-проходимымъ для двуколокъ съ однимъ сѣдокомъ, нагруженныхъ не болѣе, какъ 5—6 пудами и запряженныхъ двумя лошадьми.

Затрудненія для пѣшихъ заключаются исключительно въ крайней утомительности пути, когда все время приходится идти по грязи, по

*) Развѣдка Г. Ш. подполковника Михайлова 1910 г.

мокрой травѣ, по болотамъ, завязая по колѣни, при чемъ никакая обувь не выдерживаетъ длинныхъ переходовъ.

Для лошадей эта болотистая вязкая почва и особенно набухшій водой растительный грунтъ еще болѣе затруднительны въ движеніи, такъ какъ копыта ихъ набухаютъ, подковы буквально отваливаются, а перековка невозможна вслѣдствіе того, что рогъ не держитъ гвоздей; въ дальнѣйшемъ пути копыта съ краевъ отламываются, стрѣлки копытъ наминаются и лошадь начинаетъ быстро жаловаться на ноги, а затѣмъ и хромать. Цѣпкость почвы доходитъ до того, что отгибаетъ въ одинъ переходъ пятки подковъ и гнетъ ихъ, если онѣ чуть-чуть выдаются изъ-подъ закраинъ копытъ.

На всемъ протяженіи пути китайскія обыкновенныя арбы на тяжелыхъ колесахъ съ поворотной осью уже не ходятъ, а для переѣздовъ пользуются такъ называемыми солонскими или даурскими, или еще монгольскими арбами. Это — легкій изъ прутьевъ кузовъ съ двумя оглоблями, поставленный на легкую же деревянную ось изъ цѣльнаго куска березы, толщиной не болѣе $1^1/_2$—2 вершковъ; на оси вращаются два колеса; вотъ эти колеса и составляютъ все преимущество этихъ арбъ передъ всѣми другими типами повозокъ. Ступица колеса сдѣлана изъ цѣльнаго куска дерева; втулка — желѣзная; спицы очень часто посажены; ободъ колеса составленъ изъ 5 или 6 кусковъ выгнутыхъ толстыхъ (въ вершокъ) вѣтокъ, соединенныхъ между собою пазами; шинъ совсѣмъ нѣтъ; вотъ и вся система этого колеса, вышиной зато около 2 аршинъ. Всѣ преимущества этого колеса заключаются въ его легкости и пружинистости, а главное, въ скоромъ исправленіи всѣхъ поврежденій имѣющимися всегда подъ рукой средствами. Наши двуколки будутъ сильно рѣзать растительный грунтъ и углубляться въ него, между тѣмъ какъ эти арбы тамъ, гдѣ лошадь вязнетъ, свободно и легко держатся на поверхности грунта. При необходимости движенія по такой мѣстности полезно будетъ большую часть нашихъ двуколокъ замѣнить этими арбами, тѣмъ болѣе, что цѣна ихъ не превышаетъ 3—4 рублей.

Несмотря на одинаковыя качества дороги въ вышеизложенномъ отношеніи на всемъ протяженіи пути, можно по степени этихъ качествъ весь путь раздѣлитъ на слѣдующіе участки: 1) Тункэнь—Удаогоузцы (1—42 версты); дорога здѣсь проходитъ по пологимъ увалamъ, удобопроходима, и пересѣкаетъ нѣсколько широкихъ ложбинъ и долинъ рѣкъ, между которыми по своей ширинѣ выдѣляются долина рѣки Цзыкэ-хэ—около 6 верстъ, долина р. Тункэнь-хэ—около 10 верстъ и долина р. Удаогоу—около 3 верстъ; однако, ширина этихъ долинъ не обусловливаетъ ихъ труднопроходимости, такъ какъ онѣ довольно легко переѣзжаются даже на повозкахъ; большею же частью затрудненія для движенія представляютъ маленькія узкія долинки, скорѣе ложбины, гдѣ заболоченная почва почти всегда напитана

водой, а потому очень вязка и топка. Въ широкихъ долинахъ большихъ сравнительно рѣкъ главное препятствіе встрѣчается въ переправѣ черезъ самое русло этихъ рѣкъ. На данномъ участкѣ, благодаря первымъ попыткамъ къ устройству колонизаціонной дороги, имѣются черезъ большія непереходимыя въ бродъ рѣки мосты; въ настоящее время эти мосты еще не закончены; вся система моста уже возведена, но подъемовъ и спусковъ къ нему почему-то не устроено. Несмотря на это, мосты черезъ Цзыкэ-хэ и Тункэнь-хэ переходятся довольно легко, но мостъ черезъ Удаогоу для какого-либо переѣзда совершенно пока не годенъ, такъ какъ настилка моста отстоитъ отъ полотна дороги на 1½ аршина въ высоту. Для переѣзда приходится арбы на рукахъ съ большимъ трудомъ втаскивать на мостъ, а затѣмъ съ еще большимъ трудомъ спускать ихъ, лошадей же переправлять вплавь. Въ общемъ, путь можно отнести къ довольно удобопроходимымъ.

2) Участокъ Удаогоуцзы — Чжэньцзы - Тоупанъ - Эрцзинъ (42—50 верстъ). Этотъ участокъ, несмотря на свое короткое, 8-верстное, протяженіе, наиболѣе труденъ для движенія, такъ какъ дорога 7 разъ пересѣкаетъ небольшія долинки ручьевъ, сплошь забалоченныя и топкія; броды черезъ ручьи глубоки (до 1 арш.) и топки, берега ручьевъ очень вязки и именно тамъ, гдѣ по выходѣ изъ брода какъ разъ требуется сильное напряженіе лошадей. Особенно трудны для переѣзда долины ручья, впадающаго въ Удаогоу, двѣ долины передъ постоялымъ дворомъ Гобацзы и 2-хъ верстный топкій подъемъ на увалъ въ концѣ участка.

3) Участокъ Чжэньцзы-Тоупанъ-Эрцзинъ — Уиръ (50—98 вер.). Дорога здѣсь пролегаетъ по длинному (11 верстъ) гребню уваловъ, переходитъ перевалъ Лао-ѣ-мяо и далѣе пересѣкаетъ пологіе увалы и довольно сухія долины между ними (за исключеніемъ труднопроходимой 2½-верстной долины передъ с. Люйцзявопу, на 67½—70 верстѣ пути). Весь участокъ все-таки можно назвать удобнымъ для движенія сравнительно со вторымъ и даже съ первымъ.

4) Участокъ Уиръ—Оньчаръ (98—141 верста). Дорога, пролегая по довольно высокимъ уваламъ, поросшимъ участками лѣсовъ, и пересѣкая малотопкія долинки и ложбины—удобна для движенія.

5) Участокъ Оньчаръ—Манна (141—190 в.); путь, перейдя р. Оньчаръ и Немэръ, проходитъ все время правымъ берегомъ долины Немэра. Этотъ участокъ наиболѣе затруднителенъ для движенія, вслѣдствіе большихъ и сложныхъ работъ по переправѣ черезъ рр. Оньчаръ и Немэръ у д. Аяна (о чемъ будетъ изложено ниже), вслѣдствіе болотистыхъ, заполненныхъ водой низинъ долины Немэра и по многимъ переходамъ черезъ долины ручьевъ, впадающихъ въ Немэръ, которые дорога пересѣкаетъ въ устьѣ, т. е. въ самомъ широкомъ мѣстѣ. Здѣсь необходимо оговорить, что именно эти долинки наиболѣе затруднительны для движенія, а не пространныя низины (напримѣръ, за д. Со-

логоръ—7 верстъ), заполненныя водой и заросшія высокой травой. Каждая долинка, какъ бы она узка ни была, всегда сопровождается русломъ ручья; это русло съ топкими берегами и дномъ скрыто подъ травой, такъ что лошадь и человѣкъ, попадая въ него, сейчасъ же отъ неожиданности валятся, а выкарабкаться вслѣдствіе топи не такъ легко: лошадей необходимо выпрягать. Низины же, гдѣ лошадь иногда 1—2 версты бредетъ по брюхо въ водѣ, не такъ трудны, такъ какъ дно состоитъ изъ прочно скрѣпленнаго корнями травъ растительнаго грунта, лежащаго на какомъ-либо твердомъ подстилѣ, да и сама трава, подгибаясь на дно, помогаетъ ногѣ и колесу твердо держаться на поверхности земли, не проваливаясь; слѣдуетъ лишь избѣгать ранѣе проложенныхъ колей, слѣды отъ которыхъ ясно показаны смятой травой. Мнѣ приходилось черезъ такія низины измѣрять свой базисъ (за неимѣніемъ другихъ удобныхъ площадей) и ни разу, бредя по колѣно и выше въ водѣ на разстояніи $^1/_2$ версты и болѣе, я не спотыкался и не попадалъ въ ямы или канавы, такъ что счетъ шелъ совершенно правильно, не сбиваясь. Такимъ образомъ, низины эти утомительны, но препятствій для движенія не представляютъ; лошади охотно идутъ по нимъ, такъ какъ все, что имъ нужно—кормъ и вода (очень чистая и вкусная) находятся тутъ же на дорогѣ.

6) Участокъ Манна—Мергенъ (190—264 версты) наиболѣе удобенъ для движенія даже въ дождливое время; затрудненія, конечно, встрѣчаются при переходѣ тѣхъ же долинъ и ложбинъ, въ особенности трудна переправа черезъ долину р. Лаулакэ-хэ (на 232—233 верстѣ пути), но, вслѣдствіе небольшого числа этихъ долинъ, дорога не такъ утомительна и въ сравненіи съ прочими участками можетъ считаться даже хорошей.

Въ общемъ, весь путь, несмотря на затрудненія въ дождливые періоды, пригоденъ для движенія пѣхоты, конницы и вьючной артиллеріи съ легкимъ обозомъ во всякое время года, по кратчайшему же своему разстоянію между Тункэнемъ (Харбиномъ) и Мергеномъ (Благовѣщенскомъ) выгоденъ во всѣхъ отношеніяхъ.

3. Орографическій очеркъ раіона пути.

Какъ было изложено въ орографическомъ очеркѣ раіона пути Хуланчэнъ—Тункэнь, ось уваловъ, образующихъ горную Мало-Хинганскую страну, пересѣкаетъ Мергенъ-Айгунскій трактъ и направляется въ Сунгарійскій раіонъ на юго-юго-востокъ и юго-востокъ; при своемъ простираніи Малый Хинганъ отбрасываетъ широкія и длинныя гряды уваловъ на сѣверъ къ Амуру, на юго-востокъ, югъ и юго-западъ къ Сунгари, на юго-западъ и западъ къ Нонни. Эти гряды и служатъ водораздѣломъ между многими притоками этихъ рѣкъ.

Путь Тункэнь—Мергенъ пересѣкаетъ 4 такихъ гряды, имѣющихъ общее направленіе: 2 первыхъ на юго-западъ къ Сунгари и 2 послѣднихъ на западъ къ Нонни.

1) Тункэньская гряда увалов отходитъ отъ горнаго узла Малаго Хингана, расположеннаго сѣверо-восточнѣе г. Тункэня, и идетъ, медленно понижаясь, къ сліянію рѣкъ Хулань-хэ и Тункэнь-хэ, образуя водораздѣлъ между притоками этихъ рѣкъ. Путь пересѣкаетъ эту гряду отъ г. Тункэня въ поперечномъ направленіи на протяженіи 30 верстъ. Водораздѣльная линія проходитъ черезъ г. Тункэнь и относительную высоту здѣсь имѣетъ около 40—45 саженей надъ уровнемъ долины Хулань-хэ и не болѣе 20—25 саженей надъ долиной Тункэнь-хэ; абсолютная же высота не превышаетъ 900—950 футовъ. Такимъ образомъ, долина Тункэнь-хэ въ раіонѣ пути лежитъ выше долины Хулань-хэ (у Бэйлинцзы) на 15—20 саженей.

Кряжъ состоитъ изъ рядовъ плоскихъ и совершенно пологихъ увалов безъ какихъ-либо выдающихся вершинъ; эти увалы служатъ водораздѣлами между притоками Тункэнь-хэ, между которыми наиболѣе глубокую долину имѣетъ р. Цзыкэ-хэ, разсѣкающая эти ряды увалов въ раіонѣ пути почти на половинномъ разстояніи между водораздѣльной линіей гряды и долиной Тункэнь-хэ. Увалы, какъ и долины, совершенно обнажены отъ кустарниковой и древесной растительности и поросли лишь высокой тучной травой и многими цвѣтущими растеніями. Почва—черноземъ на суглинковомъ подстилѣ. Каменныхъ породъ совершенно не обнаружено.

2) Эркэшаньская или Уирская гряда увалов составляетъ югозападную отрасль отрога, отдѣляющагося отъ горнаго Мало-Хинганскаго узла въ западномъ направленіи, и образуетъ водораздѣлъ между водами Тункэнь-хэ и Уир-хэ. Западная же отрасль отрога образуетъ водораздѣлъ между Уир-хэ и р. Немэромъ. Такимъ образомъ, западный отрогъ Малаго Хингана своими отраслями-грядами какъ бы обнимаетъ весь верхній бассейнъ р. Уир-хэ.

Путь пересѣкаетъ Уирскую гряду увалов на всемъ поперечномъ пространствѣ ея, протяженіемъ въ 60 верстъ. Водораздѣльная линія кряжа довольно рѣзко обозначается переваломъ Лао-ѣ-мяо (на 61½ вер. пути отъ Тункэня) и проходитъ почти посединѣ кряжа, въ 28 верстахъ отъ долины Тункэнь-хэ и въ 32 верстахъ отъ долины Уир-хэ. Относительная высота перевала надъ долиной Тункэнь-хэ 75—80 саженей, надъ долиной Уир-хэ 65—70 саженей. Уирская гряда увалов выше Тункэньской, въ общемъ, на 50 саженей, и абсолютная высота ея достигаетъ 1,200 футовъ.

Характерной особенностью этой гряды является то, что увалы южнѣе водораздѣльной линіи пересѣченнѣе и вершины ихъ поросли болѣе или менѣе крупными безъ опушекъ участками лѣса изъ липы, ясеня, дуба, тополя, березы, клена и лещины; увалы же сѣвернѣе водораздѣльной линіи плоски и совершенно лишены крупной растительности; вся мѣстность зато покрыта богатой травой и великолѣпными

цвѣтниками изъ крупныхъ и ярко-окрашенныхъ цвѣтовъ. Дорога, выйдя изъ долины Тункэнь-хэ, пересѣкаетъ долины р. Ліудаогоу-хэ (притокъ Тункэнь-хэ) и входитъ въ ряды изрѣзанныхъ ложбинами и долинками увaловъ, то поднимаясь на высоту 10—15 саженей, то спускаясь въ долинки ручьевъ-притоковъ р. Удаогоу-хэ; увалы отъ верховьевъ этихъ короткихъ долинокъ полого поднимаются на 30—40 саженей. Пройдя по увaламъ 8 верстъ, дорога по такой же долинкѣ поднимается на гряду, высотой надъ уровнемъ долины Тункэнь-хэ 65—70 саженей. До перевала Лао-ѣ-мяо (12 верстъ) дорога проходитъ по гребню гряды, восточные спуски которой узкими и глубокими поросшими лѣсомъ падями падаютъ внизъ на 50—60 саженей и входятъ въ долину, за которой снова поднимается такая же гряда, поросшая мелкими участками лѣсовъ, за ней третья и такъ далѣе до видимаго горизонта, который здѣсь расширенъ до 30—40 верстъ; ни одной выдающейся линіи горъ или даже вершины.

Къ западу отъ гребня, пересѣкаемаго дорогой, скаты увaловъ плоскими закругленными покатостями спускаются внизъ къ широкой долинѣ, тянущейся почти параллельно дорогѣ; за этой долиной поднимается плоскій же увалъ, и горизонтъ здѣсь ограничивается гребнемъ этого увала. Вотъ и вся картина довольно высокой гряды—отрога хребта Малаго Хингана. Перевалъ превышаетъ пройденный гребень увaловъ лишь на 5 саженей, и кругозоръ съ него ограничивается гребнями прилегающихъ увaловъ. Послѣ Лао-ѣ-мяо дорога 34 версты проходитъ по безлѣснымъ, какъ бы приплюснутымъ увaламъ, раздѣленнымъ такими же плоскими долинами рѣчекъ, текущихъ на сѣверъ въ Уир-хэ, и руслами ручьевъ, впадающихъ въ эти долины. Относительная высота этихъ увaловъ надъ долиной р. Уир-хэ не превышаетъ 40 саженей, абсолютная—не болѣе 1000—1100 футовъ.

3) Уиръ-Немэрская гряда увaловъ составляетъ, какъ было изложено выше, западную отрасль отрога Мало-Хинганскаго горнаго узла, образующую водораздѣлъ между р. Уир-хэ и р. Немэромъ, впадающимъ въ р. Нонни у Бордочжаня, т. е. на 80 верстъ южнѣе г. Мергена. Дорога изъ с. Уира къ с. Дедуру пересѣкаетъ эту гряду прямо въ поперечномъ (сѣверномъ) направленіи; ширина ея здѣсь не превосходитъ 40 верстъ, длина же достигаетъ 200—250 верстъ.

Водораздѣльная линія проходитъ опять-таки посреди гребня; высота ея надъ уровнемъ Уир-хэ, въ общемъ, равна 50 саженямъ, надъ уровнемъ Немэра 35 саженямъ, такъ что южные склоны гряды круче сѣверныхъ; абсолютная высота не превышаетъ 1100—1150 футовъ и нѣсколько ниже Эркэшаньской или Уирской гряды. Характеръ поверхности ея такой же, какъ и Уирской: южные склоны, имѣя большую относительную высоту, круче, пересѣченнѣе и покрыты на вершинахъ увaловъ участками лѣса изъ такихъ же породъ деревьевъ; водораздѣльная полоса, состоящая изъ рядовъ увaловъ, также покрыта лѣсомъ; сѣверные же склоны гряды пологи, длинны и обнажены отъ крупной

растительности; все поросло травой и цвѣтами. Поверхностный слой почвы таковъ же, какъ и на первыхъ двухъ грядахъ. Каменныхъ породъ не обнаружено.

4) Немэръ-Кулурская гряда уваловъ отходитъ прямо отъ главной оси Малаго Хингана въ 70—80 верстахъ къ юго-юго-востоку отъ пересѣченія этой осью Мергенъ-Айгунскаго тракта и направляется на западъ къ берегамъ Нонни въ раіонъ ея съ Мергеномъ въ центрѣ. Эта гряда, длиной не менѣе 150 верстъ, служитъ водораздѣломъ между бассейномъ Немэра и р. Кулура (на 40-верстной картѣ—Король, на 2-хъ верстной—Коро-хэ), впадающей въ Нонни выше Мергена послѣ своего изгиба къ сѣверу. Дорога изъ д. Манна (на р. Немэрѣ) въ г. Мергенъ проходитъ эту гряду въ косомъ направленіи (сѣверо-западномъ) на протяженіи 70 верстъ, при чемъ пересѣкаетъ верхній бассейнъ значительной р. Лаулакэ-хэ (принадлежащей къ бассейну Немэра), разъединяющей здѣсь гряду уваловъ на двѣ отрасли, такъ что собственной водораздѣльной линіи гряды наблюдать не пришлось. Вообще всѣ притоки Немэра настолько велики въ данномъ раіонѣ, что разсѣкаютъ своими долинами общую Немэръ-Кулурскую гряду на 4 ея отвѣтвленія, изъ которыхъ три принадлежатъ къ бассейну Немэра и одно къ бассейну Кулура, вѣрнѣе Нонни.

а) Первое отвѣтвленіе дорога пересѣкаетъ въ поперечномъ направленіи отъ д. Манна до долинъ двухъ лѣвыхъ притоковъ р. Наюръ-Хорга, на протяженіи 15 верстъ. Увалы здѣсь возвышаются надъ долиной Немэра на 65 саженей; дорога пересѣкаетъ наивысшій гребень отвѣтвленія въ 7 верстахъ отъ д. Манна; гребень составляютъ ряды, выдающихся надъ общей поверхностью, вершинъ, покрытыхъ мелкими кустарниками. Весь этотъ гребень носитъ мѣстное названіе Хэй-муру.

б) Второе отвѣтвленіе плоскимъ уваломъ, заросшимъ въ верхней половинѣ лѣсомъ, отдѣляетъ долину р. Наюръ-Хорга отъ долинъ ея лѣвыхъ притоковъ; относительная высота увала надъ долинами не превышаетъ 20—25 саженей.

в) Третье отвѣтвленіе служитъ водораздѣломъ между долинами рѣкъ Наюръ-Хорга и Лаулакэ-хэ; водораздѣльная линія пролегаетъ въ 5 верстахъ отъ долины Наюръ-Хорга и въ 12 отъ долины Лаулакэ-хэ; относительная высота его надъ первой долиной—40 саженей, надъ второй—немногимъ менѣе. Южные склоны, какъ и вездѣ во всемъ раіонѣ, наиболѣе круты, пересѣченны и покрыты лѣсомъ; сѣверные—пологи и только не вершинахъ уваловъ поросли рѣдкими деревьями.

5) Четвертое отвѣтвленіе отдѣляетъ воды Лаулакэ-хэ отъ долины р. Нонни; дорога пересѣкаетъ его въ косомъ направленіи (сѣверо-западномъ) на протяженіи 30 верстъ. Водораздѣльная линія пролегаетъ и здѣсь посреднѣ этого отвѣтвленія, превышая долину Лаулакэ-хэ на 35—40 саженей, долину же Нонни на 65 саженей. Склоны почти одинаково круты (за исключеніемъ сѣверо-западныхъ, ближайшихъ къ

водораздѣльной линіи) и лишены крупной растительности кромѣ кустарниковъ, покрывающихъ вершины уваловъ. Абсолютная высота уваловъ не превышаетъ 1200 футовъ. Такимъ образомъ, даже гряда уваловъ, ближайшая къ главной оси Малаго Хингана, ни высотой, ни мощностью не напоминаетъ горныхъ отроговъ, какъ это можно было предвидѣть, судя по 40-верстной картѣ.

Долина Нонни у Мергена выше долины Хулань-хэ лишь на 10—15 саженей, разстояніе же между ними превышаетъ 300 верстъ. Абсолютная высота долины Нонни не превышаетъ 720—730 футовъ.

Заслуживаютъ вниманія имѣющіяся въ раіонѣ группы вулкановъ:

1) Эркэшаньская группа изъ 3-хъ вулкановъ, въ 87—90 верстахъ къ сѣверо-западу отъ г. Тункэня, южнѣе долины Уирхэ (на Уирской грядѣ уваловъ).

2) Группа Холдонгеръ изъ 12 вулкановъ (изъ которыхъ 3 двойныхъ), въ 65—70 верстахъ къ сѣверу отъ Эркэшаньской группы и сѣвернѣе долины р. Немэра (у сс. Дедуръ, Оньчаръ, Аянь, Чологиръ и Сологоръ).

3) Мохорская группа изъ 2 вулкановъ въ 30—35 верстахъ восточнѣе группы Холдонгеръ, по долинѣ Немэра.

4) Одинокій вулканъ въ 14 верстахъ къ востоко-сѣверо-востоку отъ д. Лаулакэ, у верховьевъ р. Лаулакэ-хэ (гора Туморканъ по 2-верстной картѣ). Вулканъ этотъ расположенъ въ 40—45 верстахъ къ сѣверо-западу отъ середины вулканической группы Холдонгеръ.

5) Кулурчжаньская группа изъ 4 (а, можетъ быть, и болѣе) вулкановъ, расположенная у сс. Кулурчжань и Шитоугоуцзы (въ 40—54 верстахъ отъ г. Мергена), въ 40 верстахъ сѣвернѣе вулкана у д. Лаулакэ и въ 70 верстахъ сѣверо-западнѣе группы Холдонгеръ, считая отъ серединъ этихъ группъ.

6) Эрчжаньская группа изъ извѣстнаго пока вулкана Гатуньшань или Гачуньшань (на 2-верстной картѣ — Каацуньшань) въ 12 верстахъ сѣвернѣе с. Эрчжань на Мергенъ-Айгунскомъ трактѣ.

Этотъ вулканъ расположенъ въ 100 верстахъ сѣверо-восточнѣе Кулурчжаньской группы и въ 40 верстахъ юго-западнѣе г. Айгуна.

Такимъ образомъ, простираніе извѣстныхъ вулканическихъ группъ и отдѣльныхъ вулкановъ можетъ быть выражено дугой въ 200—220 верстъ, опирающейся южнымъ концомъ въ Эркэшань, сѣвернымъ— въ Гатуньшань (по хордѣ въ 180 верстъ), обращенной своею выпуклостью къ Мергену. Есть полное основаніе предполагать, что имѣются еще вулканическія группы на этомъ пространствѣ вулканической области, но онѣ пока неизвѣстны.

4. Гидрографическій очеркъ раіона пути.

Пройденный раіонъ, благодаря обильнымъ осадкамъ влаги и особенному устройству поверхности, богато орошенъ текучими водами въ видѣ многихъ рѣкъ и многочисленныхъ ручьевъ.

Остановлюсь на болѣе значительныхъ рѣкахъ и ручьяхъ, переправы черезъ которые требуютъ много труда и времени и затрудняютъ путь.

1) Р. Цзыкэ-хэ, притокъ Тункэнь-хэ, въ 15 в. отъ Тункэня; переправа по вновь устроенному мосту съ перилами на 8 рядахъ свай; настилка деревянная, длиной 32 шага и шириной 5 шаговъ. Мостъ прочный и устойчивый, но подъемъ къ нему, а особенно спускъ не разработаны. Затрудненіе легко устранить присыпкой земли и укрѣпленіемъ ея.

2) Р. Тункэнь-хэ притокъ Хулань-хэ, въ 32½ верстахъ; ширина рѣки здѣсь около 10 саженей, глубина воды въ среднюю воду 8—10 футовъ, теченіе 5—6 футовъ въ секунду. Переправа совершается по вновь устроенному мосту на 8 рядахъ свай; настилка деревянная, длиной въ 34 ш., шириной 5 ш. Мостъ прочный и устойчивый, но подъемъ и спускъ также не разработаны.

3) Р. Удаогоу, притокъ Тункэнь-хэ, въ 40 верстахъ; ширина рѣки—около 7 саженей; глубина воды въ среднюю воду—около 1 сажени; берега топки; для переправы устроенъ новый мостъ на 7 рядахъ свай; настилка деревянная, длиной 27 шаговъ, шириной 5 ш. Настилка моста не доведена до поверхности земли и отстоитъ отъ нея на 3¾ аршина, такъ что для переправы повозокъ и лошадей пока не годенъ; приходится переносить повозки на рукахъ, а лошадей гнать вплавь. Достройка моста потребуетъ много времени и средствъ.

4) Ручей, впадающій справа въ р. Удаогоу, въ 42 верстахъ ручей шириной 2—3 сажени, глубиной 1—2 фута, но дно въ ямахъ и берега очень топки; необходимо фашинировать или строить временный мостъ.

5) Долина ручья въ 2-хъ верстахъ не доходя с. Гобацзы и въ 44 в. отъ Тункэня; ручей разливается по всей долинѣ на ширину 70—100 саженей; броды въ глубину не болѣе 2½ футовъ и не топки, но встрѣчаются 2 канавы, по которымъ проходитъ русло ручья, съ крутыми берегами и глубиной 3—3½ фута.

6) Болотистая долина ручья между сс. Линьцзятунь и Люйцзявопу, въ 68—70 верстахъ отъ Тункэня, по которой дорога проходитъ около 1½ верстъ топкими мѣстами. Необходимо заранѣе развѣдать этотъ участокъ для пріисканія болѣе удобнаго пути и фашинировать.

7) Р. Уир-хэ у д. Уйръ, въ 97—98 верстахъ отъ Тункэня; не доходя ¼ версты до рѣки, дорога проходитъ топкій протокъ тяжелымъ бродомъ; въ настоящее время здѣсь устраивается мостъ. Переправа черезъ р. Уир-хэ по мосту на 8 рядахъ свай, длиной 40 ш., шириной 3½ ш.; настилка деревянная со слоемъ земли въ ½ фута; мостъ крѣпкій, но настилка слишкомъ узка.

8) Р. Оньчаръ и р. Немэръ, впадающія въ р. Нонни, у с. Оньчаръ

и Аянъ, въ 141—144 верстахъ отъ Тункэня. Намъ приходилось переправляться черезъ эти рѣки во время наиболѣе сильнаго ихъ разлива, когда Оньчаръ и Немэръ образовали со своими протоками одну сплошную бурную рѣку, шириной въ 3 версты и глубиной въ 1—3 сажени, съ островами зеленыхъ кустовъ среди теченія. Необходимо было переправить къ Аяну 7 верховыхъ лошадей, 5 монгольскихъ арбъ, 10 упряжныхъ лошадей и нашъ багажъ. Изъ средствъ переправы имѣлась только одна лодка, поднимающая не болѣе 8 людей и не болѣе 15 пудовъ груза. Сила теченія была настолько велика, что хорошо плавающая лошадь съ большими усиліями преодолѣвала его, плывя по большой діагонали. Чтобы управлять лодкой, необходимо было особое умѣніе, сноровка, а главное полное знаніе всѣхъ свойствъ этихъ рѣкъ и ихъ протоковъ. Безъ необыкновенно разумныхъ и энергичныхъ распоряженій командированнаго къ намъ чиновника-даура Цзи-шена, приказанія котораго безпрекословно исполнялись жителями, переправа едва ли бы удалась, по крайней мѣрѣ, безъ жертвъ. Переправа продолжалась 2 дня. Мы, переѣхали на лодкѣ черезъ русло Оньчара, въѣхали въ протокъ, соединившій Оньчаръ съ Немэромъ, и достигли самого Немэра; теченіе воды образовало здѣсь бурный потокъ, перерѣзавшій воду протока; стоило большихъ усилій, чтобы прорвать теченіе Немэра; потокъ все время отбрасывалъ лодку назадъ; наконецъ, Немэръ захватилъ насъ, но сейчасъ же бросилъ въ другой протокъ, водопадомъ стремившійся въ заросли кустарниковъ; опять неимовѣрныя усилія дауровъ, и теченіе Немэра вновь подхватило лодку; тогда ловкимъ маневромъ гребцы поставили лодку наискось теченія, и потокъ, стремясь опрокинуть наше утлое судно, буквально выбросилъ насъ на другой берегъ. Здѣсь мы высадились, а дауры отправились съ лодкой въ какой-то протокъ, чтобы выйти къ намъ назадъ, гдѣ стояло громадное озеро. Черезъ часа $1^1/_2$ прибыла лодка, и мы вновь поплыли по уже спокойной водѣ. Пристали къ берегу, чтобы по канавѣ въ $^1/_2$ фута воды глубиной протащить лодку изъ озера въ протокъ Немэра. Общими усиліями перенесли лодку и переправились черезъ этотъ бурный протокъ. Здѣсь насъ ждали верховыя лошади; мы должны были на нихъ бродами идти къ нижнему Аяну; броды эти были сначала по колѣно лошади, потомъ по стремя, а передъ Аяномъ лошади поплыли. Предстояло переправиться еще черезъ одинъ протокъ передъ верхнимъ Аяномъ, куда повели дауры лодку, чтобы вывести ее къ нижнему Аяну, а затѣмъ на арбѣ перевезти ее къ протоку у верхняго.

Все это было исполнено, хотя и не быстро, но безъ суеты, и мы благополучно прибыли со своими лошадьми въ верхній Аянъ.

Лошади, переправлялись вплавь черезъ Оньчаръ, черезъ протокъ къ Немэру, гдѣ имъ предстояло преодолѣвать потокъ. Сначала повели ихъ съ лодкой, держа на недоуздкахъ по борту ея въ сторону напора теченія; нѣкоторыя лошади начали биться о лодку,

и ихъ отпустили; другія шли довольно спокойно. Нѣсколько разъ умныя животныя пытались самостоятельно переправиться, но, уже доплывя почти до берега, повертывали вдругъ назадъ; приходилось по поясъ въ водѣ ихъ ловить и вновь гнать черезъ потокъ.

Глубоко вздохнули, когда послѣдняя казенная лошадь вступила на правый берегъ Немэра.

Арбы перевозились даурами на той же лодкѣ, снимая кузовъ съ колесъ.

Сколько это трудовъ стоило, нельзя описать. Привычные къ тяжелому труду дауры, сроднившись со своимъ Немэромъ, были истомлены до послѣднихъ силъ. Удивительно то обстоятельство, что эти дауры за свои труды только послѣ долгаго настоянія взяли свое денежное вознагражденіе. Чиновникъ-дауръ былъ нами вознагражденъ, конечно, не деньгами, которыхъ бы онъ не принялъ, а изъ спеціальныхъ средствъ экспедиціи нѣкоторыми вещами, которыя были ему настоятельно необходимы, да нашей полной признательностью къ этому отличному человѣку. Такимъ можетъ быть только дауръ, а не китаецъ и не монголъ. Послѣ уже Цзи-шенъ или Цзи-лао-ѣ, какъ мы его называли, говорилъ, что одно время онъ не надѣялся на удачную переправу, но гордость его заставила сдѣлать все, что было возможно, чтобы оправдать наше къ нему довѣріе.

9) Р. Удэленъ, притокъ Немэра, въ 153 в. отъ Тункэня; переправа по очень плохому мосту изъ жердей, длиной 16 ш., шириной 3 шага.

10) Долина р. Удэлена и р. Немэра у д. Сологоръ, на 160—167 верстѣ, гдѣ дорога 7 верстъ проходитъ по утомительной низинѣ, затопленной водой, но съ достаточно твердымъ и ровнымъ дномъ.

11) Болотистая и трудно-проходимая долина ручья передъ д. Хоиръгере (Лянгдянфанза по 2-в. картѣ); русло ручья необходимо фашинировать; здѣсь всѣ лошади падали и съ трудомъ поднимались.

12) Р. Лаулакэ-хэ у д. Лаулакэ, притокъ Немэра, на 233 верстѣ отъ Тункэня; переправа здѣсь происходитъ бродомъ черезъ протоки рѣки и черезъ русло ея; безъ проводника въ большую воду ходить не слѣдуетъ; главный бродъ длиною около 20 саж., глубиною $2^1/_2$ фута, дно твердое; за бродомъ слѣдуетъ гать около 40 саженей—испытаніе крѣпости колесъ и ногъ лошадей.

Такимъ образомъ, насчитывается 12 затруднительныхъ переправъ на 260-верстномъ переходѣ, что немного, принявъ во вниманіе то количество текучихъ водъ, которое проходитъ дорога, именно 13 рѣкъ и 50 ручьевъ.

Всѣ эти рѣки и цѣлая сѣть ручьевъ принадлежатъ, въ общемъ, къ бассейну Сунгари; въ частности же къ 4 бассейнамъ значительныхъ рѣкъ: Хулан-хэ, Упр-хэ, Немэра и Нонни, при чемъ Хулан-хэ

впадаетъ непосредственно въ Сунгари, Уир-хэ представляетъ какъ бы отдѣльный бассейнъ, Немэръ же составляетъ одинъ изъ крупныхъ притоковъ Нонни. Всѣ эти бассейны пересѣкаются дорогой въ среднемъ ихъ теченіи; длина же бассейновъ и ширина ихъ показаны въ орографическомъ очеркѣ этого раіона при обзорѣ водораздѣльныхъ грядъ уваловъ Мало-Хинганской горной страны.

5. Растительность и климатъ раіона пути.

По крупной растительности въ видѣ лѣсовъ раіонъ можетъ быть причисленъ къ не особенно богатымъ; лѣса есть, но они или низкорослы, или рѣдки, или же занимаютъ незначительное пространство въ сравненіи съ длиной пути.

Лѣса встрѣчаются въ слѣдующихъ полосахъ участками по вершинамъ уваловъ:

1) отъ долины р. Удаогоу до перевала Лао-ѣ-мяо на полосѣ въ 18 верстъ;

2) отъ долины Уир-хэ до долины Нэмера на полосѣ въ 30 верстъ;

3) въ вулканической области Холдонгеръ на пространствѣ въ 600 квадр. верстъ;

4) по долинѣ р. Немэра отъ с. Сологоръ до с. Хоиръ-гере, на полосѣ въ 20 верстъ;

5) на Немэрской грядѣ уваловъ, не доходя Лаулакэ-хэ въ 20 верстъ.

Всѣ эти лѣса состоятъ изъ породъ: черной и бѣлой березы, тополя, дуба, ясеня, липы, клена и ивы; больше всего дуба и березы. Изъ кустарниковъ больше всего встрѣчаются: лещина, рябина, бузина, ломоносъ и виноградъ.

Главною роскошью этого раіона являются великолѣпные луга, покрытые роскошными, тучными и густыми кормовыми травами.

Раіонъ пройденъ былъ въ концѣ іюня и началѣ іюля, т.-е. въ періодъ лѣта, но температура дня не была высокой: до 30° по Цельсію доходило только въ послѣднихъ числахъ іюня.

Въ среднемъ, температура по утрамъ колебалась отъ 18 до 23°, въ полдень—отъ 23 до 28°, по вечерамъ отъ 18 до 24°. Колебанія барометра и въ это время были значительны, такъ, въ періодъ съ 21 по 25 іюня барометръ падалъ съ 732 м. до 715,5; затѣмъ установился въ среднемъ на нормали по высотѣ мѣстности раіона 730. Паденіе барометра выразилось въ перемѣнѣ погоды: полилъ дождь въ теченіе всего этого періода, т. е. съ 21 по 25 іюня; дальше погода установилась, но и выпадали довольно обильные дожди: 27, 30 іюня, 5 и 6 іюля; въ общемъ, изъ 16 дней пути было 9 дождливыхъ.

6. Населеніе раіона пути.

Населеніе раіона составляютъ китайцы, маньчжуры и дауры.

Китайцы съ небольшимъ числомъ маньчжуровъ начинаютъ заселять вновь отведенный подъ колонизацію Эркэшаньскій округъ. Тункэньскій округъ считается уже недостаточнымъ для дальнѣйшаго роста колонизаціи, хотя свободныхъ земель отъ г. Тункэня до р. Тункэнь-хэ еще много. По обыкновенію, для успѣха колонизаціи, а проще для окончательнаго захвата всего окружающаго пространства, въ маѣ 1908 года отъ Бордосскаго округа заложенъ новый городъ Эркэшань у вулкановъ того же имени, въ 87 верстахъ отъ Тункэня. Стѣны квадратнаго будущаго города, длиной въ $1^1/_2$ версты каждая сторона, уже трасированы и ворота намѣчены; въ настоящее время построено 8 дворовъ и 1 постоялый дворъ (дянь) и поселенъ для охраны отрядъ ($^1/_2$ шао) изъ полицейскихъ солдатъ при офицерѣ. Пока Эркэшаньскій колонизаціонный округъ мало извѣстенъ и туда переселяются не смѣло, но можно съ увѣренностью сказать, что пройдетъ нѣсколько лѣтъ, и округъ будетъ густо заселенъ и обработанъ, такъ какъ по качествамъ почвы онъ такъ же богатъ, какъ и сосѣдній Тункэньскій. Теперь пока заселено $^2/_{10}$ земель. Всѣ земли въ округѣ уже разбиты по іероглифамъ: Цзя-и-бин-дин-у-цзи-гэн-синь-жэнь-гуй; роются въ многихъ мѣстахъ колодцы, проводится главная транзитная дорога отъ Тункэня и остается только ждать колонистовъ, которыхъ въ Китаѣ милліоны.

Дауры—народъ тунгузской расы, переселившійся въ Хэйлунцзянскую провинцію съ береговъ Аргуни и верхняго теченія Амура въ XVII вѣкѣ. Отличительныя черты дауровъ довольно высокій ростъ, очень крѣпкое тѣлосложеніе, лицо то съ грубыми монгольскими чертами, то съ тонкими и даже красивыми; глаза съ косымъ разрѣзомъ, выдающіяся скулы. По религіи они или буддисты, или въ большинствѣ—послѣдователи шаманизма. По одеждѣ, нравамъ и обычаямъ не отличаются отъ маньчжуровъ, съ которыми находятся въ весьма близкомъ родствѣ. По характеру—они веселы, добродушны, самолюбивы и весьма честны; съ большимъ уваженіемъ относятся къ старшимъ, не только по должности, но исключительно—по возрасту; почтеніе къ старикамъ у нихъ стало какъ бы ихъ культомъ. Къ русскимъ относятся весьми дружественно, глубоко уважая ихъ; къ китайцамъ—недовѣрчиво и съ нѣкоторою боязнью ихъ; невольно проглядываютъ затаенная ненависть и презрѣніе.

Въ настоящее время дауры населяютъ земли въ бассейнѣ р. Нонни; въ описываемомъ раіонѣ они разселены отъ долины Уир-хэ (первое селеніе Уиръ) на сѣверъ, главнымъ образомъ, по долинѣ Немэра; встрѣчаются и сѣвернѣе до Мергена (с. Лаулакэ).

Все населеніе даурское исчисляется въ 21 тысячу обоего пола. Раздѣляются на 8 округовъ; каждый округъ подчиненъ особому начальнику—нируй-чжанчину, который въ своемъ подчиненіи имѣетъ второстепенныхъ начальниковъ—фуньдэ-ботоку (ха-фань) и ботоку; послѣднимъ подчиняются всѣ старосты селеній—туньда и ихъ помощники-замѣстители—чашань-и-да. Начальники отдѣловъ (нируй-чжан-

чины) подчинены наивысшему даурскому начальнику—ухэрида (цзунь-гуань—по-китайски), резиденція котораго въ г. Бордо Бутхасскаго округа. Ухэрида непосредственно подчиненъ губернатору Хэйлунцзянской провинціи.

Округа эти еще носятъ старое названіе знаменъ, но нынѣ почти всѣ знаменныя должности упразднены и изъ 97 знаменныхъ начальниковъ (цзолиновъ или галай-да) осталось только 8 въ 4-хъ восточныхъ знаменахъ. Отъ воинской повинности осталось только обязательство выставлять отъ каждаго округа (знамени) по 30 вооруженныхъ всадниковъ; эти 240 солдатъ несутъ особыя обязанности сюньцзиновъ (полицейскихъ войскъ) и всѣ черезъ нируй-чжанчиновъ подчиняются высшему начальнику—ухэрида. Такимъ образомъ, каждому нируй-чжанчину (начальнику округа) подчинено не менѣе 1 тысячи мужчинъ и 30 всадниковъ, назначенныхъ изъ нихъ.

Кромѣ китайцевъ, маньчжуровъ и дауровъ въ раіонѣ пути обитали ранѣе солоны, тоже народъ тунгузской расы, но съ движеніемъ колонизаціи китайцевъ они принуждены были уйти далѣе на сѣверъ. Китайцы относятся къ солонамъ какъ къ хунхузамъ за ихъ отношенія къ колонистамъ; эти отношенія, конечно, не могутъ быть дружелюбны, когда отнимаются земли, гдѣ солоны до сихъ поръ охотились и жили безбѣдно; скорѣе, они вызываютъ ненависть; эта ненависть уже не разъ выразилась въ убійствахъ переселенцевъ-китайцевъ, даже безъ грабежа, какъ будто бы и безъ причинъ. Но причина для насъ ясна, она такова же, какъ и въ Монголіи, и солоны не перестанутъ мстить до конца, а открыто идти, конечно, не смѣютъ. Китайцы же погоавриваютъ (въ Айгунѣ) о посылкѣ цѣлыхъ отрядовъ для избіенія (буквально) солоновъ.

7. Населенные пункты.

Въ раіонѣ пути населенныхъ пунктовъ немного за исключеніемъ долины Немэра. Отъ р. Тункэнь-хэ до р. Унр-хэ эти пункты только что намѣчены и нѣкоторые не превышаютъ 2—3 дворовъ, рѣдко 5—6 на всю деревню. По населенію они раздѣляются на китайскія (до Эркэшаня) и даурскія (сѣвернѣе, до Мергена).

Китайскіе населенные пункты:

1) Эрханъ-Цяньцзы-Шиэрцзинъ (въ 3—5 в. отъ Тункэня)—7 дв.
2) Цяньцзы-Шиицзинъ (въ 7 в.)—3 дв.
3) Тоуханъ-Цяньцзы-Шиэрцзинъ (въ 9—12 в.)—до 40 дв.
4) Миньцзы-Сыцзинъ (въ 15—18 в.)—до 10 дв.
5) Ван-тун-и (Миньцзы-Сыцзинъ)—3 дв.
6) Миньцзы-Цзюцзинъ (въ 22—25 в.)—ок. 30 дв.
7) Миньцзы-Шицзинъ (въ 27—30 в.)—ок. 20 дв.
8) Лицзы-Тоупай-Саньцзинъ или Цидаогоуцзы (въ 34—38 в.)—ок. 20 дворовъ.

Всѣ эти 8 селеній до р. Тункэнь-хэ имѣютъ характеръ селеній у Тункэня и южнѣе (см. описаніе Хуланчэнъ—Тункэнь), но есть уже стремленіе сливаться въ одну деревню.

9) Ліудаогоуцзы (въ 38—40 в.)—нѣтъ еще селеній.
10) Удаогоуцзы (въ 40—42 в.)—10 дв.
11) Пост. дв. Гобацзы (въ 46 в.)—1 дв.
12) Чжэньцзы-Тоупанъ-Эрцзинъ (въ 50 в.)—нѣтъ еще селеній.
13) Чжэньцзы-Цзяхуанъ (въ 61 в.)—2 дв.
14) Хуаюань (въ 65 в.)—6 дв.
15) Линьцзятунь (въ 68 в.)—2 дв.
16) Люйцзявопу (въ 70 в.)—2 дв.
17) Хуньфаншань (въ 711 в.)—1 дв.
18) Люйцзявопу (въ 76 в.)—1 дв.
19) Безымянная (въ 80 в.)—2 дв.
20) Эркэшань (въ 87—88 в.)—9 дв.

Итого китайскихъ дворовъ—133 на протяженіи пути въ 38 в. и 36 дворовъ на протяженіи 50 верстъ.

Въ 8 верстахъ къ сѣверо-западу отъ с. Эркэшаня въ долинѣ Уир-хэ сохранились еще таинственныя развалины вала какого-то города (но не укрѣпленія, какъ помѣчено на 2-хъ верстной картѣ); бывшее городское мѣсто (въ $1^1/_2$ кв. версты) обнесено высокимъ (до 2 саж.) и толстымъ 30-угольнымъ валомъ съ двумя воротами; валъ сохранился хорошо, но отъ бывшихъ домовъ осталась только часть кирпичей, битая посуда и др. мелкія вещи; находятся нерѣдко старинныя деньги. Городъ носилъ ранѣе названіе Гу-чэнъ.

Даурскіе населенные пункты:

1) Уиръ (въ 98 в.)—4 дв.

Далѣе на протяженіи 40 верстъ нѣтъ ни одного селенія.

2) Дедуръ (въ 139 в.)—96 дв.
3) Оньчаръ (въ 141 в.)—45 дв.
4) Аянъ (въ 144 в.)—10 дв.
5) Дуласанъ—„—32 дв.
6) Чологиръ (въ 154 в.)—3 дв.
7) Верхній Сологоръ (въ 160 в.)—15 дв.
8) Нижній Сологоръ (въ 163 в.)—12 дв.
9) Томочэнъ (въ 170 в.)—30 дв.
10) Хоиръ-гере (въ 178 в.)—10 дв.
11) Мельтэгеръ (въ 178 в.)—26 дв.
12) Хонгольчжинъ (въ 185 в.)—60 дв.
13) Манна (въ 190 в.)—68 дв.
14) Мори (въ 190 в.)—75 дв.

Итого въ долинѣ Немэра на протяженіи всего 50 верстъ разселено крупными деревнями—482 двора. Эти селенія радуютъ путешественника, въ особенности русскаго.

Далѣе на протяженіи почти до самаго Мергена (т. е. на 60 верстахъ) нѣтъ ни одного селенія, за исключеніемъ крупной опять-таки даурской деревни—Лаулакэ, на 234 в. отъ Тункэня и въ 32 в. отъ Мергена; въ этой деревнѣ насчитывается до 70 семействъ.

7. Занятія жителей.

Тункэньскій и Эркешаньскій раіоны могутъ быть названы житницами всей сѣверной Маньчжуріи по богатству почвы. Эркэшаньскій раіонъ не бѣднѣе черноземомъ Тункэньскаго; здѣсь не рѣдкость встрѣтить толщу чернозема въ 2—2½ сажени, въ большинствѣ же не менѣе 10 футовъ. Это богатство почвы опредѣляетъ и главное, почти единственное, занятіе жителей—земледѣліе.

Громадныя пространства земель еще не тронуты сохой; такъ, въ Эркэшаньскомъ округѣ еще не заселено $^{8}/_{10}$ всѣхъ земель, а не обработано еще болѣе.

Китайское населеніе занимается исключительно земледѣліемъ. Сѣютъ пшеницу, ячмень, чумизу (гуцзы), бобы и гречу.

Нѣсколько дворовъ китайцевъ занимаются, кромѣ земледѣлія, мелкой торговлей и содержаніемъ постоялыхъ дворовъ.

Дауры занимаются земледѣліемъ, скотоводствомъ и немного охотой.

По Немэру въ іюнѣ все еще шли посѣвы; только что кончили просо и начали высѣвать гречу. Первыми посѣяли овесъ и чумизу (гуцзы).

Жители деревни Лаулакэ сѣютъ преимущественно овесъ.

Скотоводствомъ занимаются лишь для собственныхъ нуждъ, такъ какъ земледѣліе у дауровъ все еще какъ-то не прививается.

Охота идетъ на пушного звѣря—волковъ, лисицу, бѣлокъ и соболя; добычу сбываютъ въ Мергенъ и Благовѣщенскъ; лучшія шкурки продаются на мѣстѣ пріѣзжающимъ скупщикамъ—китайцамъ. Шкурка соболя высшаго качества стоитъ здѣсь не особенно дешево—300 дяо, т. е. около 60 рублей.

9. Отдѣляющіяся дороги.

Отъ пути Тункэнь—Мергенъ отдѣляется лишь одна большая дорога отъ д. Манна на р. Немэрѣ внизъ по рѣкѣ къ с. Бордочжань на Цицикаръ-Айгунскомъ трактѣ. Предполагается строить въ скоромъ времени дорогу отъ Эркэшаня и Сологора прямо на сѣверъ къ Айгуну.

МАРШРУТЪ № 10.

Мергенъ—Айгунъ *).

1. Направленіе и протяженіе пути.

Путь изъ г. Мергена въ г. Айгунъ идетъ, въ общемъ, въ сѣверо-сѣверо-восточномъ направленіи, подъ угломъ къ направленію пути Тункэнь—Мергенъ въ 65—70°. Въ частности, путь отъ г. Мергена до с. Кулурчжань (40 верстъ) имѣетъ восточное направленіе, отъ с. Кулурчжань до с. Сычжань (45 верстъ) сѣверо-сѣверо-восточное, отъ с. Сычжань до перевала Лао-ѣ-мяо (21 верста) восточное, отъ Лао-ѣ-мяо до с. Эрчжань (36 верстъ) сѣверо-сѣверо-восточное и отъ с. Эрчжань до г. Айгуна (53 версты) сѣверо-восточное направленіе. Общее протяженіе пути 195 верстъ.

2. Качества дороги.

Путь пройденъ былъ въ началѣ іюля, когда послѣ 2-хъ недѣльныхъ дождей въ іюнѣ и короткаго сухого времени снова начались періодическіе дожди, окончательно приведшіе всѣ дороги въ полную негодность для колеснаго движенія и переполнившіе текучей водой русла всей многочисленной здѣсь сѣти рѣкъ и ручьевъ.

Путь Мергенъ—Айгунъ составляетъ старинный почтовый трактъ отъ Цицикара, сопровождаемый на всемъ протяженіи телеграфной линіей въ 1 проводъ.

Полотно дороги проложено въ нѣсколько колей, повидимому, безъ какой-либо разбивки и нигдѣ не окопано канавами. Каждый обозъ проѣзжаетъ тамъ, гдѣ ему удобнѣе, придерживаясь, въ общемъ, направленія телеграфной линіи. Благодаря послѣднему обстоятельству, а также отсутствію преграждающихъ полотно боковыхъ канавъ, дорога въ сухое время года можетъ быть названа удобной для движенія всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ.

Грунтъ дороги черноземъ, торфъ, мохъ, глина, песокъ и камень, т. е. растительный, болотистый и каменистый. Въ періодъ дождей растительный грунтъ держится довольно хорошо, благодаря малой разъѣзженности, болотистый же грунтъ набухаетъ водой, размягчается и дѣлается очень топкимъ, иногда на глубину 1 аршина; это неблагопріятное свойство такого грунта, встрѣчающагося на пути многочисленными участками, дѣлаетъ дорогу труднопроходимой для обозовъ и конницы. Еще большее затрудненіе въ пути доставляютъ переправы черезъ разлившіеся рѣки и ручьи. Ручей, русло котораго совершенно пересыхаетъ въ хорошее время года, приходится переходить бродомъ въ 1—5 саженей, глубиной въ 1—$2^1/_2$ фута при топкомъ днѣ. Рѣки,

*) Развѣдка генеральнаго штаба подполковника Михайлова, 8 — 16 іюля 1910 года.

которыя обыкновенно приходится переходить бродомъ въ 1—2 фута, переполняются до 3 и 10 футовъ при скорости теченія, напоминающемъ бурный горный потокъ; дно ихъ частью илистое, частью песчаное, частью покрыто крупной галькой и большими камнями. При подходѣ къ такой рѣкѣ, не зная высоты воды, свойства дна крайне затрудняютъ развѣдку, заставляя лошадь грузнуть, спотыкаться и падать. Скорость теченія тамъ, гдѣ воды всего по стремя, со страшной силой сбиваетъ съ ногъ не только что человѣка, но и лошадь и повозку. Передъ нашимъ проходомъ одной изъ такихъ рѣкъ теченіе опрокинуло арбу съ нѣсколькими сѣдоками, при чемъ одна женщина была унесена потокомъ и тѣло ея не было найдено.

При нѣкоторыхъ переправахъ имѣются лодки для переѣзда, искусно управляемые опытными китайцами-перевозчиками; но при другихъ переправахъ, наиболѣе серьезныхъ, нѣтъ никакихъ средствъ. Путь здѣсь прекращается до спада воды. При условіи же настоятельной необходимости переправы приходится прибѣгать ко всѣмъ мѣстнымъ средствамъ, какія только смогутъ способствовать къ переправѣ людей и багажа, и даже придумывать эти средства.

Китайцы довольно спокойно подчиняются видимой невозможности переѣзда черезъ данную рѣку и останавливаются въ ближайшей деревнѣ, ожидая спада воды. Это ожиданіе по свойствамъ мѣстности и по періодамъ дождя можетъ затянуться на мѣсяцъ и болѣе. Дѣло въ томъ, что во время самыхъ дождей рѣки довольно спокойно текутъ въ своихъ руслахъ, но, спустя 2—3 дня послѣ дождя, вода начинаетъ подниматься и бурлить, принявъ въ себя всѣ потоки и ручьи, сбѣжавшіе за это время съ отдаленныхъ горъ. Погода разъясняется, дождя уже давно нѣтъ, а рѣка все взбухаетъ, выходя уже изъ своего русла и заливая всѣ прилегающія низины. Наконецъ, послѣ 3—4 дней вода нѣсколько спадаетъ, но въ это время начинается опять періодическій дождь; вода останавливается пока на одномъ высокомъ уровнѣ, не допускающемъ еще переправу, но затѣмъ снова переполняется горными потоками. Такъ можетъ продолжаться 2 мѣсяца, т. е. іюль и весь августъ.

Намъ, конечно, нельзя было подчиняться стихіямъ и ожидать, а предстояло преодолѣвать препятствія во что бы то ни стало.

Подъ проливнымъ дождемъ приходилось стоять и придумывать средства.

Одну рѣку мы прошли довольно необыкновеннымъ способомъ: выискали болѣе узкое мѣсто (около 10 саженей), гдѣ берега поросли наиболѣе крупными деревьями, склонившимися къ сторонѣ воды; надрубили ихъ на уровнѣ воды и свалили въ рѣку съ обѣихъ сторонъ; затѣмъ на ихъ вѣтви протянули срубленныя здѣсь же толстыя жерди, закрѣпили ихъ и мостъ былъ готовъ, но идти по немъ нужно было, держась обѣими руками и балансируя, почему перетаскивать грузъ не было возможности; тогда устроили цѣпь изъ всего состава экспедиціи

и начали передавать вещи другъ другу. Такая доставка вещей продолжалась около часа и весь нашъ багажъ съ сѣдлами благополучно былъ переправленъ на другой берегъ, за исключеніемъ одного штыка, который выскользнулъ изъ ноженъ драгунской шашки; поиски его въ бурномъ потокѣ, глубиной здѣсь болѣе сажени, остались безъ успѣха.

Арбы наши, опорожненныя отъ вещей, были направлены на бывшій бродъ.

Лошади плыли и тащили за собой пустую арбу. Сошло благополучно, но, вѣроятно, это одинъ изъ рѣдкихъ случаевъ.

На другихъ рѣкахъ, гдѣ ширина ихъ не позволяла воспользоваться такимъ живымъ мостомъ, глубина и скорость теченія не допускали даже малѣйшей возможности для переправы повозокъ; приходилось бросать арбы, въ надеждѣ нанять другія послѣ переправы. Оставалось придумать средства для доставки людей и багажа на другой берегъ. Въ такихъ случаяхъ прибѣгали къ постройкѣ плота изъ жердей и досокъ, какія только находились въ ближайшемъ селеніи, связывая ихъ веревками. Такой плотъ могъ выдержать 3—4 человѣкъ и грузъ въ 5—7 пудовъ. При бурномъ теченіи нечего и думать было переправлять этотъ плотъ отталкиваніемъ жердями. Привязали толстыя веревки къ концамъ плота, чтобы, отпуская ихъ на одномъ берегу и притягивая на другомъ, тянуть плотъ, преодолѣвая силу теченія. Тяжелымъ дѣломъ было передать канатъ на другую сторону, такъ какъ ловкій и сильный пловецъ, таща за собой одинъ конецъ, былъ сбиваемъ теченіемъ и тяжестью каната и не могъ добраться до противоположнаго берега; тогда придумали передать конецъ каната съ помощью тонкой бечевы. Все уже готово, начинается пробная переправа плота; плотъ идетъ быстро, заливается водой, но вотъ скоро и другой берегъ; канатъ не выдерживаетъ, рвется—и плотъ какъ бы скачкомъ на одномъ концѣ каната перебрасывается къ тому же берегу, отъ котораго отчалилъ. Снова всѣ принимаются за работу или, за неимѣніемъ другихъ крѣпкихъ канатовъ, приходится искать болѣе удобныхъ мѣстъ для переправы, начиная ту же работу.

Такъ, съ неимовѣрными усиліями, проходятся въ это время низины раіона пути съ ихъ водами. Высоты представляютъ не меньшія затрудненія при проходѣ сплошныхъ набухшихъ торфяниковъ, заваленныхъ къ тому же глыбами камней. Колеса арбъ не выдерживаютъ ломаются, починяются и вновь ломаются; лошади падаютъ, выпрягаются, люди вытаскиваютъ арбу и вновь запрягаютъ лошадей, чтобы на слѣдующей верстѣ повторить то же самое.

Въ общемъ, путь Мергенъ—Айгунъ въ дождливое время года—труднопроходимъ для пѣхоты, конницы и вьючной артиллеріи, и непроходимъ для колеснаго обоза.

2. Орографическій очеркъ раіона пути.

Весь раіонъ пути заполненъ высотами хребта Малаго Хингана, его отроговъ и предгорій.

Сейчасъ же послѣ Мергена дорога поднимается на плоскіе увалы Немэръ-Кулурской гряды, отходящей отъ оси Мало-Хинганскаго хребта въ 70—80 верстахъ къ юго-юго-востоку отъ пересѣченія ея трактомъ на участкѣ Сычжань—Саньчжань (перевалъ Лао-ѣ-мяо).

Увалы эти въ раіонѣ дороги, перерѣзанные продольными долинами ручьевъ, полого спускаются къ долинѣ Нонни и не превышаютъ уровень ея болѣе чѣмъ на 30—50 саженей, только увалъ у д. Сышили (въ 21 в. отъ Мергена) достигаетъ относительной высоты—66—68 саженей. Долина Нонни въ данномъ раіонѣ имѣетъ абсолютную высоту около 900 футовъ.

Немэръ-Кулурскую гряду уваловъ дорога пересѣкаетъ отъ Мергена до с. Кулурчжань, на протяженіи 40 верстъ. Далѣе до д. Мона-хэ (на протяженіи 20 верстъ) дорога пересѣкаетъ небольшіе и плоскіе увалы предгорья Малаго Хингана, заполнившіе своими высотами пространство между долинами р. Кулура и его праваго большого притока Мо-хэ.

Увалы эти возвышаются надъ долиной Кулура на 50—60 саженей и надъ долиной Мо-хэ на 40—50 саженей.

Отъ д. Мона-хэ до д. Сычжань, на протяженіи 25 верстъ, дорога проходитъ по долинѣ р. Мо-хэ и ея лѣваго притока, Сычжань-хэ. Справа поднимаются на высоту 50 саженей увалы западныхъ предгорій Мало-Хинганскаго хребта, покрытыя кое-гдѣ рѣдкимъ лѣсомъ; отдѣльныя вершины, возвышаясь сопками надъ общей поверхностью предгорій, поднимаются до 90—110 саженей; далѣе къ востоку видны лѣсистыя вершины непосредственныхъ отроговъ хребта, едва командуя надъ предгорьемъ.

Слѣва (западнѣе) дороги къ долинѣ Мо-хэ подходятъ увалы гряды образующей водораздѣлъ между бассейнами рѣкъ Кулура и Мало-хэ, притоковъ Нонни. Гряда эта отдѣляется отъ оси Малаго Хингана уже сѣвернѣе тракта. Къ долинамъ Кулура и Мо-хэ гряда отбрасываетъ свои отроги, образующіе здѣсь довольно солидныя отдѣльныя высоты, поднимающіяся на 80—100 саженей надъ долиной Кулура и на 100—140 саженей надъ долиной Мо-хэ. Эти высоты, круто спускаясь къ востоку, образуютъ то пологіе въ падяхъ, то обрывистые у долины нагорные берега Кулура и Мо-хэ.

Особенно рѣзкими контурами на всемъ участкѣ пути поднимаются: гора Туяоцзы-дун-шань (къ с.-в. отъ д. Туяоцзы), вулканъ Кулур-нань-шань, вулканы Даицзы-шань, Сяо-ицзы-шань, вулканъ—гора въ 4 в. къ с.-с.-з. отъ д. Шитоугоуцзы, гора въ 6 в. къ сѣверу отъ д. Мона-хэ. Послѣдняя гора имѣетъ наибольшую высоту (140 саженей надъ долиной Мо-хэ) и восточные склоны ея обрывами падаютъ въ долину Мо-хэ.

Отъ с. Сычжань, расположеннаго въ долинѣ р. Сычжань-хэ, приподнятой надъ долиной Мо-хэ у д. Мона-хэ болѣе чѣмъ на 15 саженей, луговая поверхность съ разбросанными на ней отдѣльными небольшими сопками начинаетъ замѣтно подниматься, и видно, какъ эти луга и зеленыя ложбины, взбираясь кверху, упираются въ лѣсистые отроги хребта, а отдѣльныя сопки примыкаютъ къ лѣсистымъ же кряжамъ этихъ отроговъ. По ложбинамъ и узкимъ долинамъ стекаетъ цѣлая сѣть короткихъ ручьевъ, впадающихъ въ р. Сычжань-хэ и составляющихъ съ востока послѣднія воды обширнаго бассейна Нонни.

Дорога нѣсколько разъ пересѣкаетъ эти ручьи и входитъ въ лѣсистую долину самаго верхняго ручья, поднявшись уже почти незамѣтно на 30 саженей надъ уровнемъ Сычжаня. Восточнѣе долины поднимается увалами же склонъ главнаго хребта Малаго Хингана, заросшій рѣдкими деревьями; справа и слѣва поднимаются отроги, покрытые сплошь лѣсомъ. Подъемъ на Малый Хинганъ отъ послѣдняго ручья тянется около 8 верстъ, крайне утомительныхъ въ дождливую погоду при размякшемъ торфяномъ грунтѣ, забросанномъ крупными камнями. Медленно поднимается дорога, извиваясь по лугамъ и торфяникамъ, подходитъ къ довольно крутому, но короткому подъему, затѣмъ снова легкій подъемъ до гребня. Кажется, что это и есть перевалъ, гдѣ мы знаемъ, есть какая-то кумирня Лао-ѣ-мяо, но дорога, чуть спустившись, опять медленно поднимается на такой же гребень. Кумирни нѣтъ, а, слѣдовательно, перевалъ еще дальше.

Опять извилистый спускъ и едва замѣтный подъемъ. Поднялись уже на 80 саженей надъ Саньчжанемъ, а перевала не видно. Кругомъ обступаютъ темные лѣсистые куполы высотъ, сквозь зелень листвы мѣстами видны каменные обрывы въ горныя долины ручьевъ. Дорога становится все хуже, топь вязче и глубже, цѣлыя глыбы камня на дорогѣ иногда преграждаютъ путь, и одно колесо арбы тяжело и съ глухимъ трескомъ переваливаетъ черезъ камень, а другое колесо въ это время грузнетъ въ торфъ. Раздается болѣе рѣзкій трескъ при паденіи колеса съ камня, арба съ сѣдокомъ вся встряхивается и останавливается. „Ломайла“, говоритъ китаецъ-возчикъ на русско-китайскомъ жаргонѣ; это значитъ—сломалось колесо, а еще того хуже—ось. Опять остановка, а ночь надвигается, дождь мелкими нитями своими закрылъ уже, какъ туманомъ, и сосѣдніе зеленые куполы и грязную черную дорогу на гребнѣ.

Лошади, какъ верховыя, такъ и упряжныя, истомлены въ конецъ. Но вотъ, поднявшись на новый гребень и пройдя опушку придорожнаго лѣса, глазамъ утомленнаго путешественника открывается небольшая прогалина въ лѣсу и влѣво отъ дороги показывается своими красными столбами и рѣшетками кумирня Лао-ѣ-мяо, а рядомъ съ ней уютно пристроилась фанза предпріимчиваго китайца, открывшаго здѣсь свой постоялый дворъ. Тутъ же стоитъ памятникъ русскому

офицеру и нижнимъ чинамъ-казакамъ, убитымъ на этомъ перевалѣ при усмиреніи боксерскаго возстанія въ Китаѣ.

Перевалъ хребта Малаго Хингана находится на высотѣ 100 саженей надъ уровнемъ Сычжаня, 165 саженей надъ долиной Нонни у Мергена и на высотѣ 200 саженей надъ уровнемъ Айгуна. Абсолютная высота его не превышаетъ 1900 футовъ, отдѣльныя же вершины близъ перевала—2100 футовъ.

Спускъ съ перевала—много короче подъема (не болѣе 1 версты) и нѣсколько круче, состояніе же дороги немногимъ лучше: тѣ же камни и торфяныя топи; путь спускается въ долину Сунь-бѣ-лэ-хэ всего на 40 саженей. Долина—узка, болотиста и окаймлена съ обѣихъ сторонъ довольно крутыми лѣсистыми склонами высотъ, группирующихся въ различныхъ направленіяхъ; иныя группы составляютъ какъ бы горные кряжи или отроги, раздѣленные между собой глубокими долинами ручьевъ, другія—безформенный лѣсистый массивъ, за которымъ выглядываютъ вершины болѣе дальнихъ сопокъ. Высота горъ надъ долиной не превышаетъ, въ общемъ, 30—50 саженей, хотя есть вершины, достигающія и 100 саженей.

Такой характеръ горной мѣстности сохраняется на протяженіи пути отъ перевала Лао-ѣ-мяо до долины Амура, т. е. на 70 и болѣе верстахъ.

Собственно хребтомъ Малаго Хингана можно назвать лишь одинъ горный кряжъ, черезъ который проходитъ дорога отъ Сычжаня до Саньчжаня шириной въ 35—40 верстъ; въ тѣсномъ же смыслѣ хребетъ составляетъ массивъ съ переваломъ Лао-ѣ-мяо, шириной не болѣе 9 верстъ. Этотъ хребетъ отъ перевала тянется замѣтнымъ гребнемъ на югъ и сѣверъ; на востокъ же хребетъ отбрасываетъ въ различныхъ направленіяхъ лѣсистые отроги, сильно изрѣзанные ложбинами и долинами ручьевъ. Ручьи эти ближе къ хребту собираются въ многоводную теперь р. Сунь-бѣ-лэ-хэ, дальше въ р. Фа-бѣ-лэ-хэ и р. Эр-лунь-хэ (Эюръ), притоки той же Сунь-бѣ-лэ-хэ. Долина рѣки быстро падаетъ: на 20 верстахъ на 60 саженей, что придаетъ рѣкѣ характеръ горнаго бурнаго потока. Долины сѣверныхъ притоковъ Сунь-бѣ-лэ-хэ понижаются въ раіонѣ дороги еще на 13 и 18 саженей. Пониженіе же отроговъ незамѣтно, такъ какъ они не составляютъ грядъ или гребней, а имѣютъ видъ разбросанныхъ повсюду горныхъ группъ; только при внимательномъ обзорѣ можно въ этихъ группахъ отличить направленіе отрога, но сейчасъ же другія группы отсѣкаютъ какъ бы эту линію и опять получается картина сплошной горной страны съ выдающимися кое-гдѣ вершинами, заросшими густымъ лѣсомъ. Узкимъ водораздѣломъ сѣвернѣе д. Эрлунъ, высотой до 50 саженей, бассейнъ р. Сунь-бѣ-лэ-хэ, впадающей въ р. Горную (вѣрнѣе, въ Амуръ), отдѣляется отъ бассейна р. Кунь-хэ или Кунь-бира (на картѣ неправильно Кунбира-хэ), впадающей непосредственно въ Амуръ. Отъ водораздѣла отроги все болѣе и болѣе понижаются, спускаясь сначала лѣсистыми, потомъ обнажен-

ными грядами къ долинѣ Амура, пересѣченной здѣсь долиной р. Кунь-хэ.

Долина Амура у Айгуна лежитъ на абсолютной высотѣ около 500 футовъ, уровень же рѣки—на высотѣ немногимъ болѣе 400 футовъ.

Отроги Малаго Хингана, довольно круто падая къ долинѣ Амура, составляютъ ея нагорный берегъ, превышающій долину, въ общемъ, на 30—40 саженей и отстоящій отъ рѣки на 10—12 верстъ.

Глубоко врѣзывается въ этотъ берегъ узкая долина р. Кунь-хэ съ крутыми, мѣстами отвѣсными скатами наиболѣе крупныхъ здѣсь высотъ; выше же эта долина втягивается въ горное ущелье.

Такъ окончился хребетъ Малый Хинганъ; мы пересѣкли его юго-западные отроги на пространствѣ почти въ 350 верстъ; наконецъ, пересѣкли самый хребетъ и его сѣверные и сѣверо-восточные отроги на пространствѣ въ 100 верстъ, и все-таки можемъ сказать, что видѣли только ничтожную часть этой обширной горной страны, которая требуетъ для своего обстоятельнаго изученія многихъ экспедицій и многихъ лѣтъ. Въ общемъ же, видѣнное совсѣмъ не оправдываетъ того впечатлѣнія, которое составляется изученіемъ картъ и нѣкоторыхъ описаній. Какъ все неизвѣстное и неизслѣдованное, Хинганъ представляется чѣмъ-то грандіознымъ и дикимъ.

Въ дѣйствительности же Малый Хинганъ едва ли можно назвать горнымъ хребтомъ, такъ какъ его абсолютная высота едва превышаетъ 2000 футовъ, относительная же какъ надъ уровнемъ Сунгари, такъ и Амура, не болѣе 1500 футовъ, а надъ уровнемъ средняго теченія Нонни около 1100 футовъ. Скорѣе, это маловозвышенная горная страна, заполнившая своими увалами громадное пространство между Амуромъ, Сунгари и Нонни. Непроходимость Малаго Хингана также не оправдывается ни пройденнымъ путемъ въ самое неблагопріятное время, ни разспросными данными. Можно смѣло сказать, что „Малый Хинганъ вездѣ и всегда проходимъ".

Въ раіонѣ пройденнаго пути Мергенъ—Айгунъ имѣются извѣстныя пока 2 группы вулканической дѣятельности: Кулурчжаньская и Гатуньшаньская.

Кулурчжаньская группа вулкановъ:

Расположена въ раіонѣ дд. Кулурчжань и Шитоугоуцзы (въ 40—54 верстахъ отъ Мергена); состоитъ изъ 4 потухшихъ вулкановъ и одного вулканическаго конуса; послѣдній лежитъ у сѣверной окраины д. Шитоугоуцзы, малъ и невысокъ (саженей 20), но поражаетъ глазъ наблюдателя своей формой и одинокой массой среди долины р. Мо-хэ.

а) Вулканъ Мохэ-бэй-шань (будемъ его пока такъ называть, примѣняясь къ названіямъ другихъ вулкановъ, т. е. гора, лежащая къ сѣверу отъ р. Мо-хэ) находится въ $4^1/_2$ верстахъ (его вершина) къ с.-с.-з. отъ д. Шитоугоуцзы и сѣвернѣе долины р. Мо-хэ, въ изгибъ

которой у д. Шитоугоуцзы вулканъ спускаетъ свои склоны. Онъ представляетъ громадную высоту въ 128½ саженей надъ уровнемъ долины Мо-хэ, не имѣющую типичныхъ чертъ вулканическаго конуса; его абсолютная высота достигаетъ почти 1800 футовъ.

Гора рѣзко командуетъ надъ окружающей мѣстностью и имѣетъ въ основаніи до 30 кв. верстъ.

б) Вулканъ Да-ицзы-шань (г. Тайшанъ на 2-хъ верстной картѣ или Тай-ша, какъ его называетъ Ижицкій) расположенъ въ 4-хъ верстахъ къ ю.-ю.-з. отъ д. Шитоугоуцзы. Свое названіе Да-ицзы-шань вулканъ получилъ отъ сравненія съ кресломъ, на которое походитъ своимъ кратеромъ, открытымъ къ сторонѣ тракта; по переводу обозначаетъ: „гора—большое кресло". Да-ицзы-шань, имѣя типичную форму вулканическаго усѣченнаго конуса, надъ долиной Мо-хэ поднимается на высоту 82 саженей; пьедесталомъ его служитъ приподнятый здѣсь увалъ высотой около 45 саж. надъ долиной Мо-хэ (Шитоугоуцзы); самый конусъ—37 саженей.

в) Вулканъ Сяо-ицзы-шань (Сойшань по 2-хъ верстной картѣ), по переводу „гора—малое кресло", расположенъ въ 4¼ верстахъ къ юго-востоку отъ д. Шитоугоуцзы на основаніи, приподнятомъ надъ долиной Мо-хэ у Шитоугоуцзы на высоту также, какъ и Даицзышань, около 45 саженей; самый же конусъ нѣсколько ниже перваго.

г) Вулканъ Кулур-нань-шань (Коронаньшань по 2-хъ в. картѣ или Коронакъ, какъ его называетъ Ижицкій) расположенъ въ 5 верстахъ къ юго-востоку отъ с. Кулурчжань. Названіе его по переводу означаетъ: „гора къ югу отъ р. Кулуръ"; вулканъ этотъ поднимается надъ долиной Кулура на 83 сажени, превышая вулканъ Даицзышань всего на 3 сажени, но своею мощностью онъ производитъ несравненно сильнѣйшее впечатлѣніе. Пьедесталъ вулкана лежитъ на томъ же уровнѣ, какъ и вулканы Даицзышань и Сяоицзышань, что даетъ нѣкоторое показаніе для болѣе глубокаго изслѣдованія. Конусъ, достигающій высоты 40 саженей, высится надъ обширнымъ полемъ выброшенной имъ лавы, почти въ центрѣ ея обнаженныхъ потоковъ. Площадь лавы занимаетъ до 15 квадратныхъ верстъ.

3. Гидрографическій очеркъ раіона пути.

Пройденный раіонъ съ громаднымъ избыткомъ орошенъ текучими водами, собирающимися въ большія рѣки и многочисленные ручьи; во время дождей каждый ручей обращается въ бурную рѣку, а по сухимъ до сихъ поръ ложбинамъ и даже просто по ровнымъ склонамъ высотъ текутъ обильные водой ручьи, заливая высокія долины и напитывая обширные торфяники.

Всѣ рѣки и ручьи въ раіонѣ Мергенъ—Айгунъ принадлежатъ къ двумъ бассейнамъ—Амура и Нонни. Ось Мало-Хинганскаго хребта служитъ водораздѣломъ между текучими водами этихъ бассейновъ, всѣ рѣки южнѣе хребта текутъ къ Нонни, имѣя общее направленіе

на западъ и юго-западъ; всѣ рѣки сѣвернѣе Хингана собираются къ Амуру, направляясь на сѣверъ и сѣверо-востокъ.

Въ данномъ раіонѣ къ бассейну Нонни принадлежатъ:

1) Лама-хэ—ручей длиною въ 18 в.

2) Эрдагоу съ лѣвымъ притокомъ Тоудагоу—ручей длиною въ 9 верстъ.

3) Тава—рѣчка длиною въ 30 в.

4) Сышили-хэ, ручей у с. Туяоцзы р. Цилипо—лѣвые притоки Кулура, въ 24, 20 и 4 версты длиною.

5) Кулуръ—многоводная рѣка, длиною не менѣе 170 верстъ.

6) Мо-хэ—большой правый притокъ Кулура до 60 верстъ длиною.

7) Сычжань-хэ—лѣвый притокъ Мо-хэ, длиною въ 25 верстъ.

8) Многочисленные ручьи, впадающіе въ Кулуръ, Мо-хэ и, особенно, въ Сычжань-хэ.

Къ бассейну Амура принадлежатъ:

1) Сунь-бѣ-лэ-хэ, получившая свое названіе также, какъ и Фа-бѣ-лэ-хэ, отъ жемчуга, который недавно еще добывался у устьевъ этихъ рѣкъ; теперь этотъ промыселъ прекратился за неимѣніемъ людей, которые умѣли бы взяться за это дѣло. Сунь-бѣ-лэ-хэ беретъ начало у перевала Лао-ѣ-мяо, течетъ на востокъ и впадаетъ или въ р. Горную, или непосредственно въ Амуръ, что пока точно не опредѣлено.

2) Р. Шили-хэ—небольшой правый притокъ р. Фа-бэ-лэ-хэ.

3) Фа-бѣ-лэ-хэ или Эрчжань-хэ—лѣвый притокъ рѣки Сунь-бѣ-лэ-хэ.

4) Ши-ли-цяо-цзы и Ши-у-ли-цяо-цзы—правые притоки Эрлун-хэ.

5) Эрлун-хэ (Эюръ)—лѣвый притокъ Сунь-бѣ-лэ-хэ.

Всѣ эти рѣки и многіе ручьи, не имѣющіе названія, принадлежатъ, какъ видно, къ одному частному бассейну рѣки Сунь-бѣ-лэ-хэ. Далѣе слѣдуетъ бассейнъ рѣки Кунь-хэ, непосредственно впадающей въ Амуръ.

6) Дяоюргоу—правый притокъ Кунь-хэ, длиною болѣе 45 верстъ.

7) Сингоупы—лѣвый притокъ Дяоюргоу, длиною въ 15 верстъ.

8) Кунь-хэ (Кунбира-хэ по 2-хъ верстной картѣ)—горная многоводная рѣка, текущая съ запада на востокъ; въ 15 в. юго-западнѣе Айгуна рѣка входитъ въ долину Амура и впадаетъ непосредственно въ эту рѣку.

9) Айгунскіе ручьи, впадающіе у Айгуна въ Амуръ.

Изъ болѣе серьезныхъ и затруднительныхъ переправъ черезъ эти рѣки по пути изъ Мергена въ Айгунъ слѣдуетъ отмѣтить:

1) Р. Эрдагоу (на 8 верстѣ отъ Мергена)—топкій бродъ.

2) Р. Тава (на 15 верстѣ)—бродъ длиною въ 40 саж., глуб. 2 фута, дно твердое, но правый берегъ очень топокъ на глубину $2^1/_2$ футовъ.

3) Р. Сышили-хэ (на 21 верстѣ)—берега брода топки.

4) Ручей на 24 верстѣ отъ Мергена—топокъ на 2 саж.

5) Ручей на 26 верстѣ—топокъ на 3 саж.

6) Долина ручья, впадающаго въ р. Цилипо (на 34 верстѣ)—топка и камениста на 1/2 версты.

7) Р. Цилипо (на 36 в.)—бродъ дл. 6 саж., глуб. 3/4 фута, дно твердое, но подходы къ берегамъ топки.

8) Ручей, впадающій въ р. Цилипо (на 37 в.)—топокъ.

9) Р. Кулуръ у с. Кулурчжаня (на 41 верстѣ)—ширина рѣки около 50 саж., глубина у праваго берега 7—10 футовъ; переправа совершается на лодкѣ-паромѣ, вмѣщающей 10 людей и 1 повозку или 20 людей; лошади должны идти вплавь.

10) Топкая долина Кулура (на 42—43 верстѣ) съ бродомъ черезъ ручей, длина 6 саж., глуб. 2 1/2 фута, дно твердое.

11) Тотъ же ручей на 46 верстѣ—топокъ.

12) Ручей, впадающій въ р. Мо-хэ (на 58 верстѣ)—бродъ дл. 1 саж., глуб. 1 1/2 фута, дно вязкое.

13) Ручей, впадающій въ Мо-хэ (на 60 верстѣ)—бродъ дл. 6 саж., глуб. 2 1/2 фута, дно каменистое и частью топкое.

14) Р. Мо-хэ у с. Мона-хэ или Мола-хэ (на 61 верстѣ)—бродъ дл. 10 саж., глуб. 2 3/4 фута, дно каменистое, теченіе 7—8 футовъ въ секунду.

15) Ручей, впадающій въ Мо-хэ (на 68 верстѣ)—бродъ дл. 5 саж., глуб. 1 1/2 фута, дно твердое.

16) Р. Мо-хэ у с. Сишаньхоу (на 74—75 верстѣ) и ручьи ея—4 брода, длиною въ 12, 5, 6 и 4 сажени, глубиною въ 2 1/4, 2, 2 и 1 3/4 фута, дно твердое, но берега и подходы—очень топки.

17) Р. Сычжань-хэ у с. Сычжаня (на 85 верстѣ)—бродъ 5 саж. глуб. 1/2 фута, дно твердое.

18) Р. Сычжань-хэ (на 76-й верстѣ)—бродъ дл. 9 саж., глуб. 2 фута, дно гальковое.

19) Ручьи, впадающіе въ Сычжань-хэ (на 87—89 верстѣ)—3 брода, длиной въ 2, 4 и 5 саженей, глубиной 1/2—1 футъ, дно гальковое.

20) Русло Сычжань-хэ у с. Шиэрливаньцзы (на 90 верстѣ)—бродъ дл. 50 саж., глуб. 2 фута, дно твердое (песокъ и галька).

21) Р. Сычжань-хэ у с. Шпуливаньцзы (на 92 верстѣ)—бродъ дл. 15 саж., глуб. 4 фута, дно твердое, но каменистое и неровное.

22) Р. Сычжань-хэ у с. Эршиливаньцзы (на 95 верстѣ)—бродъ дл. 12 саж., глуб. 2 фута, дно каменистое.

23) Р. Сычжань-хэ (на 96 верстѣ)—бродъ дл. 5 саж., глуб. 2 фута, дно твердое, но берега топки.

24) Р. Сунь-бѣ-лэ-хэ—броды: на 108 верстѣ два, дл. 7 и 2 1/2 саж., глуб. 1 1/2 фута, дно твердое; на 109 верстѣ—дл. до 100 саж., глуб. до 2 футовъ, дно—щебень и галька.

25) Р. Сунь-бѣ-лэ-хэ у с. Дахэянъ (на 121 верстѣ)—ширина около 50 саж., глубина 9—10 футовъ, дно каменистое, теченіе 8—9 футовъ въ секунду.

26) Р. Сунь-бѣ-лэ-хэ у с. Саньчжань (на 126 верстѣ)—бродъ дл. 60—70 саж., глубиной $3^1/_2$ фута, дно частью песчаное, частью каменистое; дорога къ этому броду идетъ отъ с. Дахэяна черезъ некрутой, но топкій и пересѣченный перевалъ юго-восточнѣе Дахэяна.

27) Р. У-лп-хэ (на 129 верстѣ)—бродъ дл. 15 саж., глуб. $2^3/_4$ фута, дно твердое.

28) Р. Ши-ли-хэ (на 138 верстѣ)—бродъ дл. 60 саж., глуб. 3 фута, дно твердое.

29) Р. Фа-бѣ-лэ-хэ у с. Эрчжань (на 141 верстѣ)—бродъ дл. 20 саж., глуб. 3 фута, дно твердое, теченіе 6—7 футовъ въ секунду.

30) Р. Эрчжань-хэ въ с. Эрчжань (на 142 в.)—бродъ дл. 70 саж., глуб. $2^1/_2$ фута дно твердое, но встрѣчаются камни и лѣвый берегъ—топокъ.

31) Ручьи, впадающіе въ р. Кунь-хэ на участкѣ отъ с. Лянцзятунь до с. Лаучжань (на 174—181 верстѣ)—броды длиною 3—10 саженей, глуб. 2—$2^1/_2$ фута, дно твердое.

32) Р. Кунь-хэ у с. Лаучжань (на 181—182 верстѣ). Разливъ рѣки достигаетъ ширины 150 саж.; ширина русла рѣки—30 саж., глуб. 10—12 футовъ, теченіе 8—9 футовъ въ секунду. Переправа совершается на двухъ лодкахъ, поднимающихъ одна до 30 пудовъ, другая—до 20.

Такимъ образомъ, на протяженіи пути въ 195 верстъ приходится 36 разъ переправляться затруднительными бродами, хотя и не превышающими глубины $2^1/_2$—3 футовъ и съ довольно твердымъ дномъ, но длина ихъ достигаетъ иногда 50—100 саженей при сильномъ теченіи, не говоря уже о переправахъ черезъ многіе другіе ручьи. Кромѣ того, 3 раза надо переправляться на плотахъ или лодкахъ, такъ какъ глубина больше человѣческаго роста. Необходимо при этомъ оговорить, что раіонъ пройденъ былъ въ дождливое время года.

4. Растительность и климатъ:

Раіонъ, въ общемъ, довольно богатъ крупной растительностью въ видѣ рощъ и большихъ участковъ лѣсовъ; лѣсами покрыты весь хребетъ и отроги Малаго Хингана; предгорья же заросли рѣдкими деревьями, а увалы и совсѣмъ лишены деревьевъ, кромѣ нѣсколькихъ отдѣльныхъ экземпляровъ, виднѣющихся кое-гдѣ на горизонтахъ. Такъ, на полосѣ въ 20 в. отъ Мергена совсѣмъ не встрѣчается лѣсовъ, на полосѣ отъ 20 до 90 верстъ—группы деревьевъ, на полосѣ отъ 90 версты до 175 версты—большіе участки лѣсовъ, а на хребтѣ въ раіонѣ перевала Лао-ѣ-мяо—сплошной лѣсъ; отъ 175 до 195 версты—группы и отдѣльныя деревья. Можно считать, что $^9/_{20}$ раіона пути покрыто лѣсомъ, $^6/_{20}$—группами деревьевъ и $^5/_{20}$ обнажено отъ крупной растительности.

Берега рѣкъ и ручьевъ въ большинствѣ заросли мелкими деревьями и кустарниками.

Долины и ложбины, а также и плоскіе увалы покрыты луговыми кормовыми травами и цвѣтущими растеніями, но уже здѣсь цвѣты болѣе рѣдки, чѣмъ въ раіонѣ Тункэнь—Мергенъ и не такъ ярки; встрѣчаются большіе участки полыни.

Климатъ раіона мало отличается отъ климата болѣе южныхъ и восточныхъ раіоновъ. Первая половина іюля считается серединой лѣта и началомъ дождливыхъ періодовъ, которые обыкновенно продолжаются весь іюль и августъ; но въ этомъ году дожди начали лить уже въ іюнѣ, а въ началѣ іюля послѣ 9-го числа начался второй періодъ дождей, продолжавшійся недѣлю, послѣ чего наступила довольно ясная погода. Возможно, что Хинганъ, несмотря на свою малую абсолютную высоту, но благодаря своему сравнительно большому (до 1500 футовъ) относительному превышенію, имѣетъ значительное вліяніе на атмосферные осадки. Такъ, 9, 10 и 11 іюля шли безпрерывные дожди во время пути отъ с. Мона-хэ до перевала Лао-ѣ-мяо; послѣ перевала дожди рѣзко прекратились и погода вполнѣ установилась.

Благодаря влажности воздуха, при полномъ безвѣтріи, температура лѣта въ полдень не превышала 27—29° по Цельсію, по утрамъ 23—24°, по вечерамъ 20—26°.

5. Населеніе раіона пути.

Населеніе раіона пути состоитъ исключительно изъ маньчжуровъ (30%) и ханьцзюней (70%); ханьцзюни—это потомки тѣхъ китайцевъ, которые сейчасъ же послѣ покоренія Китая маньчжурами поступили къ нимъ на службу. Ханьцзюни занимались раньше ямщицкимъ промысломъ по тракту, но теперь эта, въ нѣкоторомъ родѣ, повинность ихъ отмѣнена; слѣдъ отъ этого промысла остался въ названіяхъ нѣкоторыхъ крупныхъ селеній, которыя были когда-то станціями (чжань), такъ: Кулурчжань, Сычжань (четвертая станція), Саньчжань (третья), Эрчжань (вторая), Лаучжань, Тоучжань (первая станція).

Населеніе, главнымъ образомъ, сосредоточено по тракту, гдѣ только и встрѣчаются наиболѣе крупныя и частыя поселенія.

Въ прошломъ (1909) году объявлено объ открытіи земель подъ колонизацію, именно: земель знаменныхъ, всѣхъ пастбищъ и всѣхъ охотничьихъ угодій. Хозяевамъ-маньчжурамъ взамѣнъ всѣхъ этихъ земель отводятся даромъ участки по 2 шана (около $1^1/_4$ десятины) на душу. Такимъ образомъ, Китай и здѣсь наложилъ свою руку на земли, лежавшія до сихъ поръ въ полномъ покоѣ, чтобы разсредоточить свое 500-милліонное населеніе, скопившееся въ собственномъ Китаѣ, и дать выходъ и средства тѣмъ массамъ, которыя на своей родинѣ буквально умирали отъ голода.

Эта перезаселенность Китая началась уже давно, однако громадныя богатыя земли сѣверной Маньчжуріи, которыя могутъ прокормить десятки милліоновъ людей, оставались до послѣдняго времени совершенно незаселенными. Трудно было китайцамъ наложить

руку на заповѣдныя земли маньчжуровъ—своихъ побѣдителей. Теперь этотъ страхъ прошелъ, а другая опасность, надвигавшаяся на Китай съ сѣвера—Россія, наоборотъ, побудила употребить всѣ возможныя средства, чтобы заселить пограничныя земли китайцами же и тѣмъ создать первый оплотъ противъ вторженія русскихъ, съ одной стороны, а съ другой—создать буферъ между Амуромъ и полосой нашей Восточно-Китайской желѣзной дороги.

Занятія жителей.

Занятія жителей раіона пути ограничиваются земледѣліемъ, скотоводствомъ (мало) и рѣдко торговлей.

Главныя средства для жизни даетъ, какъ и вездѣ,—земледѣліе. Почва въ этомъ краѣ даетъ, сравнительно съ южными и юго-восточными раіонами, плохіе урожаи, тѣмъ болѣе, что частые дожди сильно портятъ имѣющійся уже урожай. Въ настоящемъ году бросили даже сѣять гречу, такъ какъ дождевая вода настолько размочила почву, что не было возможности ее пахать. Сѣютъ здѣсь: пшеницу, овесъ, ячмень, чумизу (гуцзы) и гречу. На 3 пуда овса и пшеницы, высѣваемыхъ на 1 шанѣ земли ($^{10}/_{17}$ десятины), урожай даетъ въ лучшемъ случаѣ 30 пудовъ зерна (въ Тункэньскомъ округѣ до 90 пудовъ), въ горахъ же и того меньше: въ лучшій годъ—до 24 пудовъ, обыкновенно же—12—18—10 пудовъ. Ячменя сѣется на 1 шанъ 3 пуда, а собирается 13—15 пудовъ; гречи сѣется 2 пуда, а собирается 4—9 пудовъ; чумизы (гуцзы) сѣется на 1 шанъ 1 пудъ, а собирается не болѣе 14—15 пудовъ.

Въ общемъ, край по качеству своей почвы, по климату и по количеству удобныхъ земель для пахоты, не можетъ дать средства большому населенію, а потому колонизація его китайцами-земледѣльцами не будетъ такъ интенсивна, какъ, напримѣръ, въ округахъ Хуланьфу, Бэйлинцзы и Тункэньфу. Здѣсь, впрочемъ, могутъ въ большихъ размѣрахъ развиться горный и лѣсной промыслы, которые теперь только ждутъ своихъ предпринимателей.

III.

Маршруты и описанія путей изъ Приморской области къ городу Харбину.

МАРШРУТЪ № 1.

Ст. Казакевичи (Хабаровскъ)—Лохосусу—Сань-Синъ *).

Казакевичи — Лохосусу, длиною 206 верстъ, представляетъ на всемъ почти протяженіи тропу, мѣстами совершенно исчезающую, такъ что приходится двигаться, придерживаясь праваго берега р. Амуръ. Мѣстность по сторонамъ большею частью низменна, частью болотиста, частью возвышенна съ крутыми подъемами и спусками, разрѣзана 10 затруднительными для перехода рѣками и крайне слабо населена.

Все это дѣлаетъ это направленіе непригоднымъ для операцій войскъ. Вода въ изобиліи.

Подробное описаніе. А. Общій характеръ мѣстности, полотно, грунтъ.

Отъ ст. Казакевичи до д. Гайдя (около 170 верстъ) въ сущности дороги нѣтъ; двигаться приходится правымъ берегомъ р. Амуръ цѣлиной, встрѣчая по пути рѣдкія деревни, преимущественно гольдовъ.

Въ частности же:

1) Отъ ст. Казакевичи до д. Керму (26 верстъ) мѣстность низменная, разрѣзанная притоками р. Амуръ и ручейками въ болотистыхъ долинахъ. Дороги нѣтъ.

2) Отъ д. Керму до д. Нунгянъ (10 верстъ) мѣстность горнолѣсистая и частью болотистая съ рядомъ труднодоступныхъ тропинокъ дровосѣковъ.

3) Между дд. Нунгянъ и Амурхо (95 верстъ) мѣстность совершенно ровная, сухая, представляетъ собой лугъ съ густой и высокой травой и лишь между дд. Сергаку и Кинели (91-я и 122-я верста) мѣстность низменная, луговая, мѣстами болотистая, а ближе къ д. Кинели возвышенная. Весь этотъ участокъ удобенъ для движенія, но разрѣзанъ труднопереходимыми рр. Сентуха, Уэта, Солонко, Эйля, Сергаку-хэ, Талга.

4) Между д. Амурхо (131-я верста) и д. Гайдя (170-я верста) мѣстность преимущественно низменная, болотистая, частью возвышенная, у д. Эту (149-я верста) и д. Гайдя (170-я верста) съ нѣсколькими крутыми подъемами и спусками.

---

*) В. Обзоръ С. Маньчжуріи. Циховичъ 1903 г.

5) У д. Гайдя появляется малоѣзженная дорога, которая до д. Лохосусу идетъ по заливному, мѣстами болотистому, лугу; по сторонамъ дороги попадаются кусты и группы деревьевъ.

Дефиле (горы, лѣса, воды, болота).

1) Между ст. Казакевичи и д. Керму приходится пересѣчь много протоковъ и болотистыхъ ручейковъ. Непереходимы въ бродъ на 3-й верстѣ р. Олчки—протока, соединяющая р. Уссури съ Амурской протокой (ширина 20 саж., глубина 7 фут.), и р. Дзолинда на 25-й в., представляющая собою Амурскую протоку (ширина 10—15 саж., глубина у устья 5—6 футовъ).

2) Между дд. Керму (26-я верста) и Нунгянъ (36-я верста) пролегаютъ труднопроходимыя тропинки и дорожки, проложенныя дровосѣками по мѣстности горно-лѣсистой (растетъ преимущественно мелкій дубъ), а на перевалахъ и въ лощинахъ болотистой; подъемы и спуски крутые.

3) Не доходя до д. Нунгянъ, дорогу пересѣкаетъ р. Даунъ, представляющая собою протокъ р. Амуръ. Ширина у устья 150 саж., глубина 20 футовъ.

4) На 43-й верстѣ — переправа черезъ р. Сунтухха шириною у устью 150 саж., глубиною 7 футовъ; долина болотиста; берега поросли густымъ тальникомъ.

5) На 49-й верстѣ—р. Уэта (при сліяніи съ р. Амуромъ въ 1901 г. была высохшей); долина болотиста, берега поросли густымъ тальникомъ.

6) На 56-й верстѣ—р. Солонко (въ 1901 году была почти высохшей, представляя изъ себя небольшое болото); берега ея поросли густымъ тальникомъ.

7) На 59-й верстѣ—р. Эйля, шириною 15 саж., глубиною у устья 6 футовъ, долина болотиста, берега поросли густымъ тальникомъ.

8) На 81-й верстѣ—р. Сергаку-хэ, шириною 70 саж., въ бродъ непереходима.

9) На 122-й верстѣ — р. Талга у д. Кинели (шириною 50 саж., глубиною 5—6 футовъ).

10) Между 131-й (д. Амурхо) и 149-й верстами (д. Эту) дорога пересѣкаетъ низменный болотистый лугъ и, кромѣ того, рядъ болотистыхъ лощинъ.

11) Между 149-й (д. Эту) и 170-й верстой (д. Гайдя) во многихъ мѣстахъ встрѣчаются крутые подъемы и спуски, а между ними болота; у д. Гайдя—р. Гайдя, шириною 50 саж., глубиною до 7 футовъ, берега болотистые.

12) Между 170-й верстой (д. Гайдя) и 207-й (д. Лохосусу) во многихъ мѣстахъ встрѣчаются болота.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЕ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
—	Ст. Казакевичи	—	—	—	—
36	Д. Нунгянъ	12	70	—	25
91	„ Сергаку	12	67	—	25
122	„ Кинели	15	97	—	19
149	„ Эту	16	99	7	20
170	„ Гайдя	22	161	8	41
202	„ Чичиха	11	65	1	6
206	„ Лохосусу	35	220	2	37

Лохосусу—Сань-Синъ длиною 265 верстъ, идетъ правымъ берегомъ р. Сунгари, удаляясь отъ нея не далѣе 20 верстъ, преимущественно по ровной степной мѣстности, и удобна для движенія войскъ и обозовъ.

Важнѣйшія препятствія: 1) гористая мѣстность на 221-й и 232-й верстахъ, 2) р. Сань-хан-си-хэ (только въ дождливое время) на 231-й в., 3) на послѣднихъ 17 верстахъ крутой перевалъ и р. Вакан-хэ.

Размѣщеніе войскъ подъ крышей неудобно, такъ какъ населенные пункты малы и дома тѣсны. Довольствіе войскъ мѣстными средствами примѣнимо только для небольшихъ силъ. Вода въ изобиліи.

Отъ д. Лохосусу до г. Фугдинъ на мѣстныя средства разсчитывать нельзя. Далѣе же небольшой отрядъ можетъ быть обезпеченъ мясомъ, фуражомъ, отчасти провіантомъ и перевозочными средствами. Въ водѣ недостатка не будетъ, кромѣ безводнаго участка отъ оз. Футинга до д. Ван-ли-хотонъ (70-я—131-я верста), на которомъ встрѣчаются только небольшіе озера и ручьи, совершенно пересыхающіе въ жаркое время года. Болѣе значительный отрядъ встрѣтитъ затрудненіе также въ топливѣ.

А. Общій характеръ мѣстности, полотно, грунтъ.

1) Отъ д. Лохосусу до г. Фугдинъ (т. е. до 57-й версты) мѣстность степная, ровная, изрѣдка покрыта мелкимъ кустарникомъ, но пройдя д. Убдала (т. е. 36-ю версту) съ западной стороны дороги появляются болотца и небольшія озера, пересыхающія въ сухое время; кромѣ того, до д. Убдала дорога плохо наѣзжена. Движеніе по сторонамъ возможно между д. Убдала и г. Фугдинъ (36-я—57-я верста).

2) Отъ г. Фугдинъ до д. Саявокынъ (57-я и 221-я вер.) мѣстность ровная, степная, покрыта довольно часто кустами и деревьями, между г. Фугдинъ (57-я верста) и д. Ван-ли-хотонъ (135-я верста) кругозоръ ограниченъ съ востока на разстояніи 20 и болѣе верстъ отъ дороги горами, которыя подходятъ къ ней вплотную у д. Ван-ли-хотонъ (135-я верста) и Гедзеу (199-я верста). Дорога шириною 2 саж. съ суглинистымъ грунтомъ. Движеніе по сторонамъ возможно почти вездѣ. Встрѣчающіяся по дорогѣ рѣки незначительныхъ размѣровъ и въ сухое время года совершенно пересыхаютъ. Участокъ отъ озера Футинга (70-я верста) до д. Ван-ли-хотонъ (131-я верста) страдаетъ безводностью (попадается лишь нѣсколько болотистыхъ озеръ съ малымъ количествомъ воды).

3) Между деревнями Саявокынъ (221-я верста) и Хунгали (232-я верста) мѣстность гористая.

4) Между деревнями Хунгали (232-я верста) и кр. Баянту (249-я верста) дорога вполнѣ удобна для движенія, ровная и только между деревнями Тава-Тунтунъ (239-я верста), Нань-сурахо (243-я верста) она пересѣкаетъ хребетъ по нетрудному перевалу. Дорога, шириною 2—3 саж.; движеніе по сторонамъ возможно, исключая имѣющагося перевала.

5) На послѣднихъ 17 верстахъ дорога вообще удобна для движенія, но, не доходя до рѣки Вакан-хэ, пересѣкаетъ хребетъ весьма крутой, затрудняющій движеніе, и р. Вакан-хэ, не доходя до деревни Сань-Синъ.

Б. Дефиле (горы, лѣса, воды, болота).

1) Между д. Саявокынъ (221-я верста) и д. Хунгали (232-я верста) дорога идетъ сначала по весьма гористой мѣстности съ каменистымъ грунтомъ и крутыми подъемами и спусками; движеніе артиллеріи и обоза здѣсь затруднительно.

Не доходя до д. Хунгали, переправа черезъ р. Сань-хань-си-хэ съ широкой и болотистой долиной; въ сухое время рѣка пересыхаетъ, но въ дожди, вѣроятно, трудно переходима.

2) Между деревнями Хунгали (232-я верста) и Тава-Тунтунъ (239-я верста) дорога пересѣкаетъ два ручейка, переходимые въ бродъ даже въ дожди, но съ крутыми, хотя и короткими, спусками въ ихъ долины.

3) Не доходя до д. Вакан-хэ—перевалъ черезъ хребетъ крутой и неудобный для движенія; грунтъ сверху — тонкій слой суглинка, снизу—камень; переваливъ черезъ хребетъ, дорога пересѣкаетъ рѣку Вакан-хэ; рѣка шириною около 50 саж., глубиною въ малую воду $2^1/_2$ фута и непереходима въ бродъ въ половодье; дно песчаное, берега низкіе; долина большею частью низменна и болотиста, и только въ нижнемъ теченіи возвышенна на правомъ берегу.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЕ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
—	Дер. Лохосусу.	35	220	2	37
14	„ Тузика.	14	69	—	21
57	Гор. Фугдинъ	47	300	10	100
61	Дер. Футин-тунъ	45	260	40	50
70	„ Футинга	11	57	2	26
101	„ Хохама	12	80	—	21
144	„ Унчинганъ	25	140	80	40
152	„ Сусу	53	230	9	51
168	„ Тейхунъ	12	45	6	18
179	„ Манголи	15	90	20	50
185	„ Тянлинзы	30	240	15	50
188	„ Хахатунъ	15	109	14	40
199	„ Гедзеу	13	63	12	18
213	„ Мушиту	15	54	21	24

Заключеніе о направленіи ст. Казакевичи—Лохосусу—Сань-синъ. Изъ двухъ частей, на которыя разбивается данное направленіе, т. е. Казакевичи—Лохосусу и Лохосусу—Сань-синъ, первая непригодна для операціи войскъ, такъ какъ идетъ даже безъ дороги по правому берегу р. Амуръ, пересѣкая его притоки, въ бродъ не переходимые, по мѣстности часто болотистой и крайне слабо населенной.

Наоборотъ, дорога Лохосусу—Сань-синъ удобна для движенія войскъ и обозовъ. По дорогѣ мѣстность допускаетъ большею частью движеніе широкимъ фронтомъ, а отъ г. Фугдинъ можетъ даже способствовать довольствію незначительныхъ отрядовъ мѣстными средствами.

Въ водѣ большею частью недостатка не будетъ; доставка топлива будетъ нѣсколько затруднительна вслѣдствіе преобладающей безлѣсности направленія. Наконецъ, большія трудности встрѣтятся въ размѣщеніи войскъ по квартирамъ, такъ какъ населенные пункты малы (не болѣе 53 дворовъ) и дома тѣсны, при чемъ, очевидно, особенное затрудненіе въ этомъ отношеніи встрѣтится на участкѣ Казакевичи—Лохосусу.

МАРШРУТЪ № 1а.

Отъ города Фугдина до города Сань-Сина.

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе между пунктами.	Разстояніе отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
Г. Фугдинъ.			Отъ г. Фугдина идетъ грунтовая дорога на городъ Сань-Синъ. Дорога эта, шириною до 2-хъ саженей и болѣе, мѣстами поросла травой; грунтъ суглинокъ. Судя по глубокимъ колеямъ, надо предполагать, что въ дождливое время полотно дороги распускается. Крутой спускъ имѣется только у д. Футинга. Отъ города Фугдина дорога сначала идетъ по нагорному берегу рѣки Сунгари (обрывъ справа, высотой до 15 саж.). Параллельно обрыву внизъ идетъ протокъ р. Сунгари шагахъ въ 300. Спустя немного, дорога начинаетъ отходить влѣво отъ обрыва. Мѣстность по обѣ стороны открытая съ засѣянными полями. Вправо отъ дороги на разстояніи до 1 версты видны фанзы (новыя заселенія).
Д. Тахунь (Футинтинъ).		4	На 4-й верстѣ д. Тахунь. На 6-й верстѣ справа въ низинѣ течетъ рѣчка и съ дороги къ ней вправо имѣется пѣшеходный спускъ. На 7-й верстѣ дорога опять отходитъ отъ обрыва, переходитъ черезъ оврагъ къ д. Сахетунь. Далѣе влѣво отъ дороги небольшія рощи; много посѣвовъ; мѣстами дорога идетъ по мѣстности, покрытой кустарникомъ. На 5-й верстѣ отъ дер. Сахетунь очень крутой спускъ въ низину къ д. Футинга. Нагорный берегъ, по которому шла дорога, отходитъ влѣво, и между его обрывомъ и р. Сунгари образуется большая равнина (до р. Сунгари около 5 вер.). Отъ дер. Футинга дорога идетъ по совершенно открытой луговой мѣстности, мѣстами мокрой, направляясь къ р. Сунгари, къ которой и подходитъ на 11-й верстѣ. Берегъ рѣки обрывистый, высотою до 2 саженъ. Рѣка раздѣляется на нѣсколько про-
Д. Сахетунь (Санъхетунь).	4	8	
Д. Футинга.	5 1/2	13 1/2	
Р. Сунгари.	10	23 1/2	

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе между пунктами.	Разстояніе отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
Д. Кохама.	21	46½	токъ, образуемыхъ островами, тянущимися до д. Кохама. Далѣе дорога, пройдя около рѣки версты 4, начинаетъ удаляться. Мѣстность справа низменная, болотистая, пересѣкаемая ручейками, и движеніе здѣсь по правой сторонѣ дороги невозможно; дорога же идетъ по нѣсколько приподнятой (1—2 саж.) сухой мѣстности. На 14-й верстѣ, по низинѣ, р. Сунгари течетъ около самой дороги и потомъ удаляется вправо болѣе 1 версты; берега ея поросли тальникомъ, на 1-й верстѣ къ дорогѣ подходитъ рѣчка сажени 3 ширины съ обрывистыми берегами; между рѣчкой и дорогой болото. Дорога сначала все удаляется отъ Сунгари вправо и на 26-й верстѣ снова подходитъ къ Сунгари шаговъ на 800, и въ такомъ разстояніи идетъ до д. Кохама. Между рѣкой Сунгари и дорогою протока, въ сухое время представляющая рядъ болотъ и озеръ. Въ лѣтнее время сообщеніе между д. Кохама и отдѣляемымъ протокою островомъ возможно пѣшкомъ. Отъ д. Кохама до Ван-ли-хотона дорога сначала отходитъ отъ р. Сунгари до 5 вер., а потомъ идетъ верстахъ въ 2—3. По выходѣ изъ деревни дорога идетъ, имѣя вправо отъ себя болотистую мѣстность, по которой параллельно тянется заливъ отъ протоки; заливъ этотъ въ разныхъ пунктахъ то отходитъ, то приближается къ дорогѣ и, часто прерываясь болотами, тянется до валовъ бывшаго гор. Кучина на 10-й верстѣ отъ д. Кахомы; за Кучиномъ влѣво отъ дороги группы рощъ и холмовъ верстахъ въ 2—3-хъ. На 16-й верстѣ слѣва озеро въ 1 версту и кругомъ болото. Далѣе то съ одной, то съ другой стороны, рѣдкіе кусты, идущіе часто отъ самыхъ сопокъ, находящихся слѣва верстахъ въ 5-ти. Сопки слѣва то приближаются версты на 3, то удаляются верстъ за 20, и при подходѣ
	10	56½	

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе между пунктами.	Разстояніе отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
Постъ Ван-ли-хотонъ.	21	77½	къ д. Ван-ли-хотону мѣстность съ правой стороны болотистая, а съ лѣвой—равнинная и совершенно открытая. На 28-й верстѣ отдѣльный массивъ изъ трехъ сопокъ, между двумя ближайшими къ рѣкѣ сопками отходитъ дорога на деревню Унчинганъ; дорога же на Ван-ли-хотонъ, огибая сопки съ сѣвера, подходитъ къ рѣкѣ, гдѣ на склонѣ крайней сопки расположенъ пограничный кордонъ и телеграфная станція.
Д. Ван-ли-хотонъ 2-й.		80	Отъ д. Ван-ли-хотона дорога идетъ по сѣверному и сѣверо-восточному склонамъ сопокъ, далѣе слѣдуетъ
Д. Пахоли.		85	по сѣдловинѣ и въ 2—2½ верстахъ подходитъ къ дер. Ван-ли-хотонъ. Отсюда дорога идетъ по открытой мѣстности, при чемъ справа все время тянется болотистая рѣчка. На 6-й верстѣ слѣва начинаются сопки въ видѣ отдѣльнаго массива, а у подножья его д. Пахоли, разбросанная въ трехъ группахъ вокругъ сопки. Дорога идетъ по склону сопки надъ небольшимъ
	7½		обрывомъ, при чемъ справа все время тянется рѣчка, образуя то болота, то небольшія озерки.
			Дорога, идя по восточному склону сопки, огибаетъ его сѣверный склонъ и, дойдя по западному до конца д. Пахоли (3-я группа), въ 7½ верстахъ отъ Ван-ли-хотона, уклоняется на юго-западъ. Мѣстность вправо до р. Сунгари, отстоящей верстахъ въ 1½, или болото, или мокрый лугъ, пересѣкаемый ручейками и рѣчками. За д. Пахоли дорога идетъ черезъ небольшое болото и, слѣдуя далѣе по сухому лугу, направляется къ д. Унчинганъ. Мѣстность влѣво отъ дороги все время открытая, и сопки тянутся верстахъ въ 15-ти.
Д. Унчинганъ.		92½	Д. Унчинганъ начинается на 8-й верстѣ отъ д. Пахоли и по мѣстности, поросшей кустарникомъ и покрытой пашнями, тянется въ видѣ семи отдѣльныхъ поселковъ почти на 6-й верстѣ, не удаляясь отъ р. Сунгари далѣе 1 вер. За дерев-

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе между пунктами.	Разстояніе отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
		7 1/2	нею дорога приближается къ самой рѣчкѣ, берега которой здѣсь достигаютъ до 10 саженъ высоты.
Д. Сунжутай.	2	100	На 19-й верстѣ—дер. Сунжутай. Далѣе дорога идетъ берегомъ рѣки Сунгари, частью по кустамъ. На 21-й верстѣ на обрывѣ надъ рѣкою бѣлый крестъ. На 22-й верстѣ дорога отходитъ влѣво по опушкѣ лѣса и, пройдя съ 1/4 версты, поворачиваетъ подъ прямымъ угломъ, идетъ между фанзами начала деревни Сусу. Самая деревня находится въ лѣсу, на берегу р. Сунгари. Поворотъ къ ней отъ послѣднихъ фанзъ слѣва по дорожкѣ мимо
Д. Сусу.	2 1/2	102	высокаго дерева. Отъ д. Сусу дорога идетъ на юго-западъ, при чемъ деревня тянется почти на 1/2 версты. Главная дорога идетъ по опушкѣ лѣса, между которымъ и р. Сунгари находится д. Сусу. Отъ д. Сусу справа вдоль дороги кусты; потомъ дорога идетъ по обрывистому берегу р. Сунгари, образующему между д. Сусу и Хункали вдающуюся въ берегъ дугу, и подходитъ къ
Д. Хункали.		104 1/2	д. Хункали. Далѣе дорога отходитъ влѣво отъ рѣки по хордѣ, отстоящей на срединѣ до 5 верстъ отъ Сунгари. Дорога идетъ по мѣстности открытой, мѣстами между засѣянными полями; верстахъ въ 6—8 тянутся слѣва сопки. На 6-й верстѣ отъ д. Хункали влѣво подъ сопками видна деревня (это одна изъ принадлежащихъ къ деревнѣ Тейхунъ), на 11-й верстѣ слѣва сопка въ видѣ треугольной призмы и отъ нея тянутся отдѣльныя фанзы (Тейхунъ). Справа отъ дороги въ разныхъ мѣстахъ, какъ у самой Сунгари, такъ и между нею и дорогой, отдѣльные дворы. На 13-й верстѣ часть деревни Тейхунъ справа у самой дороги (4 фанзы). Далѣе дорога идетъ вдоль протоки, и на 15-й верстѣ входитъ въ д. Тейхунъ (3 фанзы). Потомъ опять отходитъ отъ рѣки до 1 вер. и между нею и рѣкой болотистая

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе между пунктами.	Разстояніе отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
			мѣстность; слѣва все время видны фанзы. Далѣе дорога идетъ то удаляясь, то приближаясь къ рѣкѣ, и, минуя 2 фанзы, выходитъ на самый берегъ протоки, идетъ по берегу у обрыва и проходитъ черезъ дер. Мунгали, расположенную на рѣкѣ
Д. Мунгали.	24 1/2	129	Сунгари къ западу отъ большого острова. Между деревнями Мунгали и Линдемай (въ 2 верстахъ) граница Фугдинскаго округа.
	3		Дорогу пересѣкаетъ маленькая рѣчка, притокъ Сунгари, шириной сажени 2; бродъ не болѣе 1 фута. Если движеніе производится широкимъ фронтомъ, то нужно перестраиваться въ колонну по отдѣленіямъ. Верстахъ въ 4-хъ слѣва дороги—горы. По всей долинѣ видны маленькія деревни и отдѣльныя фанзы.
Д. Тямосы.	5 1/2		Деревня Тямосы растянута версты на 1 1/2. Въ 1 верстѣ въ сторонѣ отъ нея большая деревня; весь этотъ раіонъ носитъ тоже названіе Тямосы. Есть большой ханшинный заводъ.
Д. Хыйтунъ.	6		
Д. Гедзеу.	5	148	У дер. Гедзеу сопки подходятъ вплотную къ дорогѣ. Въ 1 верстѣ дорогу пересѣкаетъ сухой оврагъ, спуски пологіе, но дорога суживается. Черезъ 1/4 версты другой оврагъ, но меньшаго размѣра.
	2		
Д. Ауки.	1		Маленькая фанзушка на берегу. Широкій сухой оврагъ, пологіе спуски. За нимъ д. Ауки (8 двор.), живутъ китайцы, гольды и маньчжуры. Есть богатый гольдъ, живетъ въ роскошной фанзѣ, имѣетъ лавку.
Д. Холунсу.	4		
Д. Мушту.	8		Начиная отъ Гедзеу населенность долины сильно уменьшается, деревень очень мало. Движеніе по дорогѣ ничтожно, поэтому она заростаетъ высокой травой.
Д. Гинза.			
Д. Саявокынъ.	8		
Начало перевала.	1	172	Въ 24-хъ верстахъ отъ Гедзеу начало перевала. Общее протяженіе его около 7 верстъ, изъ нихъ 1 1/2 версты подъемъ, 4 версты по хребту и 1 1/2 версты спускъ. Подъемъ и спускъ не особенно круты; крутыхъ

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе между пунктами.	Разстояніе отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
			поворотовъ нѣтъ, но дорога сильно испорчена дождями, перерѣзана рытвинами, что значительно затруднитъ движеніе артиллеріи и обоза. Необходимо впередъ высылать рабочія команды съ лопатами и кирками для исправленія, тогда пройдутъ повозки всякаго типа. Грунтъ на перевалѣ становится каменистымъ. Сопки покрыты рѣдкимъ небольшимъ лѣсомъ и кустами. Послѣ спуска съ перевала грунтъ опять становится суглинистымъ, твердымъ, но безъ камней.
Д. Хунгали.	9	181	Д. Хунгали, очень бѣдная, нищенскія фанзы (всего 13).
Фанзы: Севагенъ.	7		Пройдя фанзы Севагенъ и Таладенъ, сухой оврагъ—высохшее русло рѣчки, впадающей въ Сунгари. Послѣ фанзы Таваза опять сухой оврагъ и далѣе начинается подъемъ на перевалъ. Подъемъ не крутой, дорога не испорчена, грунтъ не каменистый. Высшая точка перевала въ 26 верстъ отъ Сань-Сина. Спускъ $1^1/_2$ версты, не крутой. У подножія спуска оврагъ. Дер. Сулухе (8 фанзъ). Далѣе перевалъ 4 версты—оврагъ, за которымъ въ 1 верстѣ д. Адимаму (3 двора). Развалины бывшей крѣпости Баянту и остатки укрѣпленнаго лагеря. Въ 2 верстахъ отъ развалинъ—фанза и за ней оврагъ, послѣ чего телеграфная линія направляется черезъ горы прямо на Сань-Синъ, а дорога поворачиваетъ черезъ небольшой, пологій, вполнѣ доступный перевалъ въ долину Сунгари, по которой доходитъ до высотъ праваго берега р. Ву-конхэ. Черезъ эти высоты перевалъ; спускъ къ рѣкѣ довольно тяжелъ, но для колеснаго обоза доступенъ. Верхомъ и съ вьюками можно проѣхать по самому берегу Сунгари, мѣстами по водѣ. Тропинкой этой хотя и пользуются (чтобы избѣжать подъема на перевалъ), но она крайне неудобна, сплошь камениста, лошади легко ранятъ ноги.
„ Таладенъ.	1		
„ Оврагъ.	$1^1/_2$		
„ Таваза.	$^1/_2$		
	2		
Д. Сулухе.	3	196	
Д. Адимаму.	5		
Развалины крѣпости Баянту.	2	203	
Фанза.	2		
Сань-Синъ.	17	220	Размѣры рѣки Ву-конхэ значи-

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе между пунктами.	Разстояніе отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
			тельны: ширина 40—60 саж., бродъ въ нижнемъ теченіи открывается не ранѣе іюля. Такимъ образомъ, Сунгарійская дорога доступна для движенія всѣхъ родовъ войскъ и обоза, но степень доступности не одинакова: отъ Сань-Сина до Гедзеу — гористый участокъ съ 3-мя перевалами, хотя и допускающими движеніе на колесахъ, но мѣстами сильно затрудняющими движеніе. Отъ Гедзеу дорога пролегаетъ по совершенно ровной, открытой, сравнительно населенной, мѣстности, движеніе доступно по обѣимъ сторонамъ дороги. Единственными препятствіями для движенія являются нѣсколько овраговъ, наполняющихся водой только въ дождливый періодъ, въ остальное же время—высыхающихъ.

МАРШРУТЪ

Описаніе пути отъ города Са

1.	2.	3.	4.	5.
Населенные пункты и характеръ построекъ.	Число верстъ между пунктами.	Число дворовъ и колодцевъ въ каждомъ пунктѣ.	Свойства пути, спуски и подъемы, степень удобопроходимости для войскъ.	Переправы: мосты, паромы и проч.
Отъ г. Сань-Сина. Д. Сюецюнза.	1/2	5 фанзъ, 2 колодца.	Отъ рѣки Мудядзянъ къ дер. Сіосціойза крутой, но небольшой подъемъ; необходима припряжка лошадей. Послѣ подъема далѣе идетъ плато; дорога ровная.	Переправа черезъ р. Мудандзянъ. Паромъ 1, поднимаетъ 12 лош. Другой большой испорченъ, но возможно исправить. Переправа одного транспорта занимаетъ 1 часъ времени. Въ случаѣ необходимости можно было бы устроить много паромовъ, приспособивъ китайскія обыкновенныя джонки, которыхъ по Мудандзяну изобилье. Приспособленіе не заняло бы много времени — матеріалъ тутъ же по берегу.
Ванъ-дзя-Татунь.	7	7 фанзъ, 3 колодца.	Дорога идетъ по плато, ровная. Почва на 4 верш. черноземъ, затѣмъ глина, мокрая, а потому для движенія затруднительная. Дорога шириной 4 саж., проходитъ по лугу; лугъ сырой. Въ 4 верст. отъ Сіосціойза на разстояніи 3/4 вер. лугъ мокрый, топкій и шаговъ 80 трясина. Лошади проваливаются по брюхо; проходили въ поводу. Это разстояніе необходимо засыпать землей и хворостомъ.	
Шандуйза.	8 1/2	3 фанзы, 3 колодца.	Дорога идетъ по лугу, топкая и затруднительная. Колея	Мостъ черезъ рѣку Тале-хэ.

*) Рекогносцировку производилъ поручикъ Вощеровичъ, съ 27 іюля по 7 августа 1910 года.

№ 2.

нь-Сина до города Харбина *).

6.	7.	8.
Общій характеръ мѣстности по сторонамъ пути: рѣки, ручьи, озера, болота и лѣса; оцѣнка мѣстности въ тактическомъ отношеніи.	Позиціи на пути протяженія, направленіе фронта.	Бивачныя мѣста, удобство для расквартированія войскъ и прочія свѣдѣнія.
При впаденіи рѣки Мудодзяна въ Сунгари берега средней крутизны. Съ 1/2 версты выше по теченію лѣвый берегъ крутой и обрывистый и совершенно недоступный.		
Правая сторона лугъ, по лѣвую горы, на разстояніи 1/2 версты отъ дороги.		
Правая сторона проходитъ по лугу. Въ 1 верстѣ отъ д. Вандзя-		

1.	2.	3.	4.	5.
			глубокая; въ нѣкоторыхъ мѣстахъ 6 верш. Почва черноземъ на 1/4 аршина, а затѣмъ глина. Дорога затруднительная для людей и лошадей; припряжка лошадей необходима. Дорога исправляется китайскимъ правительствомъ, но небольшими участками.	Длина 19 шаг., ширина 6 шаг., ширина рѣки 1 1/2 — 3 саж., глубина 2 1/2 аршина, дно илистое, вязкое; берега обрывисты.
Уахунь.	20	2 фанзы, колодцевъ нѣтъ.	Дорога идетъ по лугу, топкая и затруднительная. Спускъ на мостъ черезъ рѣку Тале-хэ пологій, черезъ мосты на рѣкахъ Шатути-хэ и Сяотути-хэ крутые; необходима припряжка лошадей. Почва—черноземъ съ глиной, тяжелая, ширина 4—5 саж.	Мостъ черезъ рѣку Шатути-хэ. Такого же типа, какъ и черезъ рѣку Тале-хэ. Подъемъ и спускъ крутой; необходима припряжка лошадей. Длина моста 18 шаг., ширина 6 шаг. Ширина рѣки 2 1/2—3 саж., глубина 2 1/2—3 1/2 арш., теченіе быстрое 5 фут. въ 1 секунду. Мостъ на рѣкѣ Сяотути-хэ. Длина 24 шаг., ширина 7 шаг. Ширина рѣки 1 1/2—3 саж., глубина 2 1/2—3 арш. Дно илистое, но довольно твердое. Спускъ и подъемъ круты. Припряжка лошадей. Мостъ очень прочный. Берега обрывисты, сразу глубоко — болѣе 2 арш. Теченіе быстрое, 5 1/2 фут. въ 1 секунду.
Постъ Тамали.	41	18 фанзъ.	По выходѣ изъ дер. Уахунь большая дорога, вся покрытая травой и камышомъ, такъ что различается съ трудомъ. Въ 1 верстѣ отъ моста, что на рѣкѣ Ва-хун-хэ, дорога расчищена, шириной не вездѣ одинакова; отъ 9 до 12 шаг. Пни и корни не всюду выкорчеваны. Почва—суглинокъ и глина;	Мостъ черезъ рѣку Юн-чи-хэ. По типу совершенно такой же, какъ и черезъ рѣку Сяотути-хэ. Длина 23 шаг., ширина 7 шаг., ширина рѣки 1 1/2—3 саж., глубина 2 1/2—3 арш.

6.	7.	8.
Тотунь дорога подходитъ къ самой горѣ, а затѣмъ отходитъ.		
Лѣсъ. Отъ дер. Уаохая начинается лѣсъ и, чѣмъ дальше на югъ, тѣмъ становится все гуще и гуще. Отъ рѣчки Ва-хун-хэ уже идетъ тайга. Лѣсъ большой смѣшанный. Попадаются деревья до 1 3/4 арш. въ діаметрѣ (дубъ), но такихъ по дорогѣ сравнительно мало. Порода деревьевъ: дубъ,	Удобныхъ позицій нѣтъ.	

1.	2.	3.	4.	5.
			мѣстами черноземъ, только около рѣки Шаку почва каменистая изъ желтаго мелкаго камня. Дорога, вслѣдствіе выпавшихъ дождей вязкая, трудная. Исправляется она китайскимъ правительствомъ, но исправляется кусками, а не сплошь; исправляемые куски отъ 50 до 250 саж., а затѣмъ идетъ попрежнему 5—8 вер., т. е. идетъ черезъ пни и корни деревьевъ. Дорога еще затруднительна вслѣдствіе частыхъ подъемовъ и спусковъ, крутыхъ и большихъ.	Мостъ черезъ рѣку Ва-хун-хэ по типу такой же, какъ и черезъ рѣку Сяотути-хэ. Ширина рѣки 1½—3 саж. Мостъ очень прочный и выдержитъ осадныя орудія.
			Дорога идетъ по тайгѣ. Вслѣдствіе обилія лѣса почва сырая: грунтъ липкій и вязкій, почему лошади проваливались по колѣна и съ трудомъ вытаскивали ноги, такъ какъ грязь тягучая. Собственно дороги, какъ у насъ принято называть, нѣтъ, а вѣрнѣе это просѣка, по которой идетъ тропинка; ѣхать можно только по одному; въ сторону отъ тропинки еще хуже. Движеніе обоза даже легкаго типа положительно невозможно, вслѣдствіе ненаѣзженной дороги. Такъ какъ мостовъ черезъ рѣчки Сяолелеми-хэ и Талелеми-хэ нѣтъ, то здѣсь прекращается дорога. Рѣчки эти очень быстры (7 фут. въ 1 секунду), конница переправляется вплавь. Берега обрывисты и глубина сразу болѣе 1 саж. Отъ переправъ, что на рѣкѣ Шалелеми-хэ, дорога идетъ по низкому лугу, очень болотистая и грязная; по дорогѣ попадаются канавы 1½—2 арш., мостовъ черезъ эти канавы нѣтъ—они только строятся. Вообще дорога отъ Сань-сина трудная, а отъ дер. Уохань требуетъ затраты невѣроятной силы и	Переправы черезъ рѣки Шалелеми-хэ и Сяолелеми-хэ посредствомъ лодки; на каждой изъ рѣчекъ по одной лодкѣ, поднимающей до 6 человѣкъ.

6.	7.	8.

кленъ, сосна, груша, яблоня, береза, тополь и др., а между ними растетъ дикій виноградъ, представляющій какъ бы стѣну. Пройти черезъ такой лѣсъ представляется возможнымъ только съ помощью топора; впрочемъ виноградъ не всюду, а только мѣстами. Средняя толщина деревьевъ отъ 8 до 9—10 верш. въ діаметрѣ.

Рѣки.

Черезъ рѣчки Ва-хун-хэ и Юнчи-хэ построены мосты. Теченіе этихъ рѣчекъ среднее до 5 фут. въ секунду, берега довольно вязкіе, ширина рѣчекъ 1½—3 саж.

Рѣчки Сяолелеми-хэ и Шалелеми-хэ представляютъ серьезное препятствіе, такъ какъ мостовъ нѣтъ, а переправа посредствомъ лодки, поднимающей до 6 челов.

Вслѣдствіе выпавшихъ дождей онѣ страшно быстры, теченіе до 7 фут. въ одну секунду, а также и глубоки, глубина достигаетъ 5 арш. Берега этихъ рѣчекъ глинисты и обрывисты, вслѣдствіе чего пришлось устраивать спускъ. При спускѣ лошади съѣзжали на заду, грунтъ не выдерживалъ и нѣкоторыя лошади послѣ спуска вслѣдствіе обрывистыхъ береговъ и глубины скрывались съ головой, а затѣмъ, вынырнувъ, уже плыли. Ширина р. Сяолелеми-хэ до 8—9 саж., Талелеми-хэ 11—12 саж., при переправѣ на такой малой ширинѣ лошадей относило саженей на 20. Переправа черезъ Шалелеми-хэ еще хуже, такъ какъ берега обрывисты и поросли густымъ лѣсомъ, есть только одно мѣсто для переправы, лошадей переправляли вплавь, при чемъ помогали тѣмъ, что привязывали веревку къ недоуздку, а съ противоположнаго берега тянули веревку и тѣмъ самымъ направляли и подтаскивали. Подобный способъ былъ необходимъ, потому что существующій переходъ идетъ прямо

1.	2.	3.	4.	5.
			энергіи и невозможна для артиллеріи и обозовъ, пока не будетъ окончательно исправлена. Исправленные уже участки по бокамъ канавъ не имѣютъ, такъ что середина дороги въ нѣкоторыхъ мѣстахъ уже размыта дождевыми потоками, впослѣдствіи будетъ размыта еще болѣе. Черезъ рѣки Сяолелеми-хэ и Шалелеми-хэ есть лодки, поднимающія до 6 человѣкъ; въ обыкновенное время, т. е. не въ періодъ дождей обозъ черезъ эти рѣки можетъ проѣхать въ бродъ. Нанести горизонтали удалось только по самой дорогѣ, такъ какъ дорога идетъ по такому густому лѣсу, что въ 10 шагахъ ничего не видно.	
Г. Фан-чен-сенъ.	18	600.	По выходѣ изъ Тамали большая дорога идетъ тоже по тайгѣ, но лѣсъ не такъ великъ, но зато очень густой. Грунтъ черноземъ съ глиной. Съ первой же версты отъ Тамали начинается подъемъ довольно крутой, а къ рѣчкѣ Эрдзели спускъ тоже крутой; необходима припряжка лошадей. Отъ Тамали къ Фан-чен-сену мѣстность рѣзко мѣняется и изъ гористой переходитъ въ почти ровную, лишь съ маленькими, мѣстами чуть замѣтными, холмами. Насколько отъ Саньсина до Тамали было мало селеній и фанзъ, настолько здѣсь изобильно ихъ.	Мостъ черезъ рѣку Дрдзели-хэ. Длина 13 шаг., ширина 6 шаг., ширина рѣчки 1 саж.
			Дорога грунтовая, шириной отъ 6—9 шаг., грунтъ черноземъ съ большой примѣсью глины; липкая тягучая грязь. Колея мѣстами доходитъ до 1/2 арш., а лошади проваливались по брюхо. Въ г. Фан-чен-сенъ 180 кит. солдатъ полиціи. Городъ новый и застраивается чрезвычайно быстро и обѣщаетъ быть огром-	Мостъ черезъ рѣку Хуанти-хэ. Длина 9 шаг., ширина 6 шаг., мосты новые, берега вязкіе.

6.	7.	8.
(въ сухое время), когда эти рѣчки можно переѣзжать въ бродъ— глубина 1—1 1/4 арш. и лошадей слишкомъ бы отнесло теченіемъ и онѣ потонули бы, не имѣя возможности выйти на берегъ изъ обрывистыхъ береговъ. Насколько быстро прибывала вода, видно изъ того, что за 2 1/2 часа, что я дѣлалъ привалъ у рѣки Шалелеми-хэ, вода прибыла на 3/4 арш., т. е. положительно прибывала на глазахъ. Такая быстрая прибыль воды объясняется выпавшими вверху дождями.		
Отъ п. Тамали дорога идетъ по тайгѣ, и чѣмъ дальше къ гор. Фан-чен-сену, тѣмъ лѣсъ становится не такимъ большимъ и густымъ. Самыя толстыя деревья попадаются до 8 вершковъ, лѣсъ смѣшанный, преимущественно молоднякъ. У Фан-чен-сена маленькія рощицы. Отъ Фан-чен-сена къ западу начинаются всюду поля, и эти засѣянные участки сплошь до р. Майе-хэ. Мѣстность ровная, лишь мѣстами холмистая. Отъ дер. Идзяпуза до сел. Давайза вновь начинаются воздѣланныя поля по обѣ стороны дороги и идутъ до дер. Давайза. Посѣяно: пшеница, ячмень, гаолянъ, кукуруза (мѣстами), бобы, гречиха, чумиза и др.		Расквартированіе войскъ неудобно. Большими частями располагать нельзя, деревушки небольшія, до 20—25 фанзъ. Въ Фан-чен-сенѣ можно расположить до одной дивизіи при тѣсномъ расположеніи и бригаду свободно.

1.	2.	3.	4.	5.
			нымъ, но грязь непролазная, какъ въ самомъ городѣ, такъ и въ окрестностяхъ города на 2—2½ версты, дорога страшно разъѣзжена арбами. Дорога тяжелая, требуетъ затраты большой силы и энергіи, а для обозовъ и артиллеріи непригодна. Исправляется тоже участками, мѣстами. Пни и корни деревьевъ выкорчеваны и дорога ровная, а затѣмъ мѣстами (5—8 вер.) сплошь заросшая травой, пни и корни на каждомъ шагу. Для движенія обозовъ и артиллеріи непригодна.	
Пост. дворъ Давайза.	26	3 фанзы.	Отъ гор. Фан-чен-сена дорога идетъ по совершенно ровной мѣстности вплоть до переправы черезъ рѣку Майе-хэ. Грунтъ — глина съ черноземомъ, дорога грязная, грязь липкая и тягучая, вслѣдствіе чего дорога очень тяжелая. По лѣвую сторону р. Майе-хэ до д. Идзяпуза дорога еще тяжелѣе, мѣстами колея достигаетъ ½ арш. Встрѣчающіеся по дорогѣ мосты попорчены и, какъ видно, заброшены. Почти всѣ приходится объѣзжать и переѣзжать ручьи въ 1—1½ аршина шириной. При переѣздѣ подобныхъ канавъ лошади вязли по брюхо, едва вытаскивая ноги. Отъ р. Майе-хэ всюду по дорогѣ фанзы и маленькія селенія, по 5—7 фанзъ. Расквартированіе войскъ страшно неудобно. Въ деревушкахъ запасы уже истощились, но къ осени должно быть много ячменя, сѣна, такъ какъ всюду поля засѣяны, а которые участки и не засѣяны, то представляютъ великолѣпные луга. Не доѣзжая 3 вер. до д. Давайза течетъ р. Тундзы-хэ,	Переправа черезъ Майе-хэ (на паромѣ). Вслѣдствіе дождливаго періода рѣка Майе-хэ значительно разлилась. Переправа посредствомъ парома; паромъ поднимаетъ 12 лошадей. Переправа въ одинъ конецъ занимаетъ 5 часовъ времени, такъ какъ переправляться нужно 4 верс. и идти приходится противъ теченія; теченіе быстрое, глубина до 4 арш. Въ обыковенное время Майе-хэ, по разсказамъ китайцевъ, до 1½ — 1¾ саж. глуб. Самое русло свыше 30 саж. Всѣ почти безъ исключенія мосты попорчены или же негодны.

	6.	7.	8.
	Начиная отъ Фан-ченъ-сена тянутся засѣянныя поля. Мѣстность слегка холмистая и слегка пересѣченная. Засѣянныя поля идутъ по обѣ стороны дороги; по дорогѣ встрѣчается много фанзъ и маленькихъ деревушекъ.		

1.	2.	3.	4.	5.
			которая въ настоящее время половодная, почему и разлилась и затопила прилегающую мѣстность. Дорога вязкая, топкая, грязная и страшно тяжелая, лошади проваливались по брюхо и съ трудомъ вытаскивали ноги, мѣстами приходилось ѣхать по кочковатому болоту. Для движенія обозовъ и артиллеріи невозможная. Особенно крутыхъ подъемовъ и спусковъ нѣтъ, за исключеніемъ горы, что въ 4 верст. не доѣзжая д. Каулимауза.	
Дер. Каулимауза.	42	360.	Начиная отъ постоялаго двора Давайза, который расположенъ у самаго входа въ ущелье, начинается длинное узкое ущелье, которое тянется вплоть до д. Каулимауза. Протекающая по этому же ущелью рѣчка Тундзы-хэ, шириною около 1 саж., страшно извилистая, почему эту рѣчку приходится проѣзжать много разъ. Вслѣдствіе полой воды, рѣчка Тундзы-хэ залила луга и тѣмъ самымъ дорогу, почему таковая топкая, болотистая, грязная и вязкая; мѣстами лошади проваливались по брюхо и съ трудомъ вытаскивали ноги, мѣстами же приходилось ѣхать по кочковатому болоту. Встрѣчающіеся мосты положительно всѣ попорчены, и хотя подручный матеріалъ тутъ же, тѣмъ не менѣе постройка новыхъ мостовъ заняла бы много времени. Грунтъ — глина съ примѣсью чернозема. Для движенія обозовъ, хотя бы и легкаго типа, непригодна — движеніе невозможно — обозы и артиллерія загрузли бы. Движеніе по этой дорогѣ арбъ пока нѣтъ, встрѣчались лишь отдѣльные всадники, да и тѣхъ немного. Дорога глухая и мертвая. Въ Каулимаузахъ имѣется одна школа на 60 чел., 1 хан-	Всѣ почти безъ исключенія мосты черезъ рр. Тундзы-хэ и Пайде-хэ испорчены и приведены въ негодность. Исправленіе и постройка новыхъ мостовъ возможны — подручный матеріалъ здѣсь же, но это займетъ много времени. Мосты приходится объѣзжать по болотамъ, страшно вязкимъ.

6.	7.	8.
Отъ деревни Давайза идетъ ущелье; дорога идетъ по правой сторонѣ. Горы большія, обрывистыя (правая сторона), лѣвая болѣе пологая. Горы покрыты, довольно густымъ лѣсомъ, который тянется сплошь до дер. Каулимауза. Въ виду крутыхъ горъ ущелье это легко удержать за собою, такъ какъ первыя же сопки, хотя и лѣсистыя, но позволяютъ занять цѣпью стрѣлковъ. Обстрѣлъ хорошій до 2,000.	Для удержанія ущелья занять первыя же при входѣ ущелья вершины, расположивъ цѣпь. Обстрѣлъ хорошій на 1,500—2,000 шаговъ. Позицію занять можно небольшимъ отрядомъ; позиція не перпендикулярна наступленію противника. Позиція полагаю на двѣ роты пѣхоты, расположивъ ихъ на каждой изъ вершинъ по одной ротѣ. Если этимъ ротамъ придать пулеметы, то эту позицію можно долго удерживать за собою. Обходъ труденъ черезъ горы.	Въ деревнѣ Каулимауза можно расположить бригаду (тѣсное расквартированіе), 1 полкъ свободно. Отъ дер. Тамали до Каулимауза есть нѣсколько постовъ съ китайскими солдатами (полиція пѣшая), отъ 12 до 20 челов. на посту.

1.	2.	3.	4.	5.
			шинный заводъ (производство 25 вед. въ сутки), 1 врачъ и два ветеринарныхъ.	
Дер. Джабей-джанъ.	23	450.	Со 2-й версты по выходѣ изъ деревни Каулимауза начинается подъемъ, хотя и не крутой, но зато значительный по разстоянію, почти 1—1½ версты, а затѣмъ дорога идетъ довольно ровная, лишь изрѣдка попадаются небольшіе холмы и мѣстность слегка пересѣченная. Грунтъ—глина съ черноземомъ, мѣстами же одна глина. Почва хотя и сухая, но видно, что во время періодическихъ дождей тяжелая, такъ какъ колея достигаетъ мѣстами до 8 верш. Во время дождей безусловно очень труднопроходимая: полагаю, что обозы будутъ дѣлать 1 вер. въ часъ, такъ какъ часто будутъ грузнуть. Встрѣчающуюся по пути рѣчку Джабей-хэ приходится проходить въ бродъ. Въ Джабейджанѣ школа, 2 ханшинныхъ завода, врачъ и два ветеринарныхъ.	Рѣчку Джабей-хэ приходится переходить въ бродъ. Берега пологіе; грунтъ твердый, каменистый (мелкій камень — головка), глубина 1—1¼ арш. Возможна переправа для всѣхъ родовъ оружія. Во время дождей вода достигаетъ, по разсказамъ китайцевъ, до 2½ арш. (при переправѣ моей было 1—1¼ арш.).
Г. Пинчжоу.	29	900 — 950 фанзъ.	По выходѣ изъ Джабейджана, мѣстность холмистая. Грунтъ глина съ небольшой примѣсью чернозема; дорога шириною 9—12 шаг. Особенно крутыхъ подъемовъ нѣтъ и только у дер. Мяолинъ довольно крутой спускъ, а затѣмъ и подъемъ, почему необходима припряжка лошадей. Дорога сухая, лишь изрѣдка попадаются мокрыя мѣста (послѣ дождя), и въ такихъ мѣстахъ лошади вязли по колѣна и выше. Въ 3 верстахъ отъ деревни Мяолинъ встрѣчается рѣчка Хайлихун-хэ, которую благодаря испорченному мосту, приходится объѣзжать. На переѣздѣ набросанъ хворостъ, но переѣздъ неудобенъ. Городъ Пинчжоу большой и бо-	Мостъ черезъ рѣку Хайлихун-хэ въ настоящее время разрушенъ. Тутъ же на дорогѣ валяется навезенный камень для постройки новаго моста. По всѣмъ даннымъ мостъ будетъ очень надежный и прочный — ширина 1 саж. Мостъ въ г. Пинчжоу тоже разрушенъ. Навезено тоже много камня для постройки новаго моста.

6.	7.	8.
По выходѣ изъ дер. Каулимауза начинаются холмы, справа же отъ дороги тянутся горы на разстояніи $^3/_4$—$^1/_4$ вер. По обѣимъ сторонамъ дороги тянутся посѣвы; на всемъ протяженіи встрѣчаются маленькія рощи. По дорогѣ встрѣчается много деревень, но преимущественно небольшія, отъ 5 до 20 фанзъ.		
Отъ Джабейджана до Пинчжоу мѣстность холмистая и слегка пересѣченная. По обѣимъ сторонамъ дороги, насколько хватаетъ глазъ, тянутся засѣянныя поля, посѣвы самые разнообразные. На всемъ этомъ протяженіи попадаются отдѣльныя рощицы (до $^3/_4$ вер.) и отдѣльныя группы деревьевъ. На этомъ переходѣ встрѣчается одна лишь рѣчка—Хайлихун-хэ, описаніе которой помѣщено въ графѣ 5-й.	Приблизительно въ $4^1/_2$—5 верст. отъ города Пинчжоу есть одна удобная позиція—это кумирня, что у дер. Мяолинъ. Позиція удобна тѣмъ, что командуетъ надъ окружающей мѣстностью, тутъ же лѣсокъ, за которымъ можно укрыть резервъ; хорошій обстрѣлъ приблизительно до $2^1/_2$ вер. и сама позиція перпендикулярна къ дорогѣ. Такъ какъ мѣстность слегка пересѣченная, то даетъ возможность въ случаѣ надобности перебрасывать небольшія части незамѣтно. Вообще это одна изъ наиболѣе удобныхъ позицій на всемъ пройден-	

1.	2.	3.	4.	5.
			гатый; главная улица очень широкая, до 35—40 шаг., много богатыхъ магазиновъ и складовъ всевозможныхъ продуктовъ; фуражъ есть, за исключеніемъ сѣна, которое, вообще, гдѣ-либо достать очень трудно. Въ городѣ есть 4 школы, одна военная на 80 чел., 5 врачей, 8 ветеринарныхъ, полиціи 250 человѣкъ.	
Дер. Мадзядань.	15	200.	Отъ г. Пинчжоу начинается подъемъ, длинный, но не особенно крутой, все же необходима припряжка лошадей. Грунтъ—глина. Ширина дороги 9—12 шаг., канавъ у дороги нѣтъ. Мѣстность мѣстами холмистая и пересѣченная. Благодаря рѣчкамъ и канавамъ, на этомъ разстояніи дорога въ дождливый періодъ должна быть тяжелой, такъ какъ почва, и безъ того влажная, должна быть топкой. Движеніе обозовъ и артиллеріи должно быть очень трудное. Теперь же хотя дорога и была сухая, но слѣды отъ колей очень глубоки, до 8 вершковъ.	На всемъ этомъ протяженіи встрѣчающіеся мосты приведены въ негодность. Подручный матеріалъ для исправленія мостовъ тутъ же, но само исправленіе потребуетъ нѣсколькихъ часовъ времени.
Фейхектучжанъ.	13	200.	Дорога топкая какъ отъ Пинчжоу (см. д. Мадзядань). Въ Фейхектучжанѣ есть школа, 1 ханшинный заводъ и 60 челов. китайскихъ солдатъ.	Мосты не исправны.
Хайлундзяшао.	28	150 дв.	По выходѣ изъ д. Фейхектучжанъ мѣстность слегка холмистая. Грунтъ преимущественно глина, лишь изрѣдка съ примѣсью чернозема; дорога шириной 9—12 шаг., но мѣстами отъ дождей остались колдобины, наполненныя водой; мѣстами колеи очень глубоки (1/2 арш.), что указываетъ на труднопроходимость въ дождливый періодъ. Подъемовъ и спусковъ крутыхъ нѣтъ. Припряжка не требуется.	

6.	7.	8.
	номъ пути. Полагалъ бы, что годна для занятія бригадой или даже дивизіей.	
По выходѣ изъ гор. Пинчжоу мѣстность холмистая и слегка пересѣченная. По обѣимъ сторонамъ дороги тянутся разнообразные посѣвы. На всемъ протяженіи попадаются отдѣльныя группы деревьевъ, а также и рощицы.	Между деревнями Фейхектучжанъ и дер. Ніевопа есть одна довольно хорошая позиція; обстрѣлъ до 1 3/4 вер. Позиція перпендикулярна дорогѣ; мѣстность слегка пересѣченная, почему даетъ возможность передвигать небольшія части закрыто. Годна для занятія дивизіей.	
По обѣимъ сторонамъ дороги всюду воздѣланныя поля, на всемъ этомъ протяженіи встрѣчаются отдѣльныя группы деревьевъ и даже небольшія рощи.		

1.	2.	3.	4.	5.
Харбинъ.	16		По выходѣ изъ д. Хайлундзяшао мѣстность слегка лишь холмистая и еле замѣтный спускъ къ р. Аже-хэ. Дорога, какъ и раньше, шириной 9—12 шаг., довольно разъѣзжена арбами. Послѣ переправы на паромѣ черезъ Аже-хэ начинаются болота, которыя тянутся около 1/2 вер. Это мѣсто безусловно невозможно для движенія обозовъ и артиллеріи. Необходимо это разстояніе засыпать лозой, для того, чтобы обозы, хотя бы и съ большимъ трудомъ, но могли пройти. Во всякомъ случаѣ движеніе обозовъ будетъ незначительно изъ-за такихъ задержекъ.	Переправа черезъ рѣку Аже-хэ небольшой паромъ, съ большимъ трудомъ поднимающій 20—21 лошадь, при чемъ лошади абсолютно поставлены вплотную и въ два ряда. Переправа въ одинъ конецъ занимаетъ 3/4 часа. Паромъ не совсѣмъ исправный, такъ какъ вода просачивается и приходится ее выливать ведромъ.

6.	7.	8.
Съ лѣвой стороны, насколько хватаетъ глазъ, идутъ посѣвы. Послѣ переправы черезъ рѣку Аже-хэ на протяженіи около 2-хъ съ небольшимъ верстъ тянутся болота, особенно же топкое мѣсто около 1/2 вер.	Въ виду того, что всюду засѣяны поля и особенно много гаоляна, достигающаго болѣе 3 арш., не представлялось возможнымъ точно опредѣлить горизонталь, а также и видѣть общій характеръ позиціи.	На всемъ протяженіи бивачныхъ мѣстъ нѣтъ: или идутъ сплошные лѣса, и тогда войска должны располагаться прямо на дорогѣ, или же на остальномъ протяженіи всюду поля, преимущественно изъ гаоляна, что въ свою очередь крайне неудобно для расположенія войскъ на бивакѣ.

МАРШРУТЪ № 3.

Развѣтвленія направленія Сань-Синъ—Харбинъ *).

1. Нантхемынь—Кайди—Иманьпо—Ланцхай-чжоу—Шан-хэ-тунъ—длиною 221 верста, ведетъ отъ устья р. Маен-хэ въ верховье р. Лялин-хэ; вообще она удобна для движенія и не пересѣкаетъ серьезныхъ препятствій; неудобный для движенія участокъ, по его сильной болотистости, безъ его предварительнаго исправленія, лежитъ между желѣзнодорожной станціей Иманьпо и переправою черезъ р. Када-хэ, при чемъ онъ особенно затруднителенъ на 3-й и 4-й верстахъ отъ ст. Иманьпо. Повидимому также размываются въ дожди послѣднія 20 верстъ дороги. Вода по пути въ изобиліи.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) У г. Маен-хэ-Кайди (въ 57 верстахъ отъ д. Нантхемынь) дорога пересѣкаетъ р. Ліушухэза по броду, глубиною 2 фута.

2) Въ 69 верстахъ отъ д. Нантхемынь—перевалъ черезъ хребетъ Хындоушанъ, не представляющій препятствій для движенія.

3) Въ 79 верстахъ отъ д. Нантхемынь—переправа черезъ р. Силянц-хэ, шириною 3 саж., глубиною 2 фута, дно илистое, броды всюду.

4) У д. Ліучинчжанъ—переправа черезъ р. Удими-хэ, шириною 12 шаговъ, глубиною 2—4 фута; мостъ прочный.

5) Между желѣзнодорожной станціей Иманьпо и р. Када-хэ мѣстность болотиста, при чемъ на 3-й и 4-й верстахъ отъ ст. Иманьпо до того топкое мѣсто, что даже въ хорошую погоду ѣзда невозможна безъ исправленія дороги.

6) На 137-й верстѣ—переправа въ бродъ черезъ р. Када-хэ, шириною 9 шаговъ, глубиною $^1/_2$ фута, дно твердое, а въ 5 верстахъ отъ предыдущей—переправа черезъ р. Таню-хэ, шириною 16 шаговъ, глубиною 2 фута.

7) На 160-й верстѣ—переправа въ бродъ черезъ р. Вей-су-хэ (шириною 12 шаговъ, глубиною 1 футъ, берега пологіе, дно твердое).

8) На 166-й верстѣ у д. Сяошанцзы (ханшинный заводъ)—переправа черезъ р. Маню-хэ; ширина ея около 20 саж., глубина 2—4 фута, дно твердое, песчаное, бродовъ много.

9) На 201-й верстѣ—незначительная, но болотистая р. Ти-цун-хэ.

10) На 211-й верстѣ—р. Лялин-хэ; ширина ея около 25 саж., глубина 4 фута, имѣется паромъ.

11) Участокъ между 201-й верстой (д. Синъ-ли-туръ) и 221-й верстой (г. Шан-хэ-тунъ) проходитъ по низменной мѣстности и въ дождь сильно размывается.

---

*) В. Обзоръ С. Маньчжуріи Циховича. 1903 г.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЕ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
57	Гор. Маен-хэ-Кайди	—	616	30	64
101	Дер. Ліучинчжанъ	10	—	—	—
119	Стан. Иманьпо	80	—	—	—
166	Мѣст. Сяошанцзы	98	1,000	—	—
175	„ Линцхай-чжоу	65	800	—	—
201	Дер. Син-ли-туръ	10	—	—	—

2. Пиньчжоу—Учанпу—Шан-хэ-тунъ, длиною 172 версты, отдѣляется отъ дороги № 46 и ведетъ къ верховьямъ р. Лялин-хэ; она представляетъ большею частью хорошій грунтовой путь, пролегающій по мѣстности, всхолмленной сѣвернѣе желѣзной дороги и, главнымъ образомъ, равнинной южнѣе ея, пересѣкающій рядъ незначительныхъ рѣчекъ, а изъ болѣе значительныхъ—рр. Маню-хэ и Лялин-хэ. Неудобными являются болотистые участки пути, а именно: на 25-й, 27-й, 35-й, 36-й, 87-й, 99-й, 112-й верстахъ.

Въ общемъ, съ исправленіемъ топкихъ участковъ, эту дорогу слѣдуетъ считать удобной для движенія войскъ и обозовъ. Воды по пути достаточно.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) На 5-й верстѣ—ручей Удолинъ, шириною 5 шаговъ, глубиною $^1/_2$ фута.

2) На 9-й верстѣ—ручей Шито-хэ, тѣхъ же размѣровъ, но съ обрывистыми берегами. Мостъ.

3) На той же верстѣ—перевалъ Тоен-іо-узалинъ съ пологимъ и низкимъ сѣвернымъ скатомъ, съ короткимъ и крутымъ южнымъ скатомъ; незатруднителенъ для переѣзда.

4) На 13-й верстѣ—ручей Тузуидза, шириною 12 шаговъ, глубиною $1^1/_2$ фута; берега пологіе.

5) На 17-й верстѣ—ручей Тяо-суй-ху, шириною 9 шаговъ, глубиною 1 футъ, всюду броды.

6) На 18-й верстѣ—перевалъ Та-линъ, высокъ (50 саж.) и крутъ съ сѣвера, положе съ юга; подъемъ и спускъ тяжелы по крутизнѣ и по массѣ камней на дорогѣ.

7) На 39-й верстѣ—р. Эрдохэза, шириною 11 шаговъ, глубиною $1^1/_2$ фута, всюду переходима въ бродъ.

8) На 59-й верстѣ—р. Аже-хэ, шириною 23 шага, глубиною 1 1/2 фута; много мелкихъ бродовъ.

9) На 72-й верстѣ—р. Домихэза, шириною 11 шаговъ, глубиною 1 1/2 фута; берега въ мѣстѣ переѣздовъ пологіе.

10) На 88-й верстѣ—ручей Нандяхэза, шириною 8 шаговъ, глубиною 1 футъ, дно твердое.

11) На 90-й верстѣ—р. Маню-хэ, шириною около 25 саж., глубиною 4 фута, берега обрывисты, дно твердое, песчаное. Паромная переправа на канатѣ. Паромъ на 2 двуколки, 10 лошадей, 10 человѣкъ.

12) У г. Учантинъ, т. е. на 112 верстѣ, дорога пересѣкаетъ небольшой ручей Панда-хэ, а затѣмъ—р. Лялин-хэ, ширина 30 саж., при глубинѣ брода 4 фута; дно песчаное; имѣющійся паромъ очень плохъ и малъ.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЕ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.
—	Гор. Пиньчжоу	—	5,951
87	Дер. Эрдаохэза	50	—
99	Гор. Учанпу	—	2,500
112	„ Учантинъ	—	5,000
137	„ Шан-хэ-тунъ	—	4,500

3. Пиньчжоу — Маен-хэ-Кайди, черезъ м. Лоу-ин-коу, длиною 83 версты, соединяетъ дороги №№ 46, 47 и 48, представляетъ рядъ подъемовъ и спусковъ, въ общемъ незатруднительныхъ для движенія; въ низкихъ мѣстахъ въ сухое время дорога очень колеиста, въ сырое сильно распускается. Передъ переваломъ Тайпинлинъ и на послѣднихъ 10—12 верстахъ дорога идетъ топкими болотами, мѣстами опасными для артиллеріи и обоза.

Въ общемъ, данная дорога, при условіи исправленія топкихъ участковъ, должна быть признана удобной для движенія артиллеріи и обозовъ.

Важнѣйшія препятствія: 1) Между г. Пиньчжоу и м. Лоу-ин-коу дорога пересѣкаетъ два перевала Мяолинъ и Тхудинза, незатруднительные для движенія, и лишь западный подъемъ на гору Тхудинза, быть можетъ, потребуетъ припряжки или тормоза.

2) Не доходя до г. М.-Кайди, дорога переходитъ черезъ перевалъ Тайпинлинъ и 2 увала, не препятствующіе движенію.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЕ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
—	Гор. Пиньчжоу	—	7,951	—	—
83	„ Маен-хэ-Кайди	—	616	30	64

МАРШРУТЪ № 3.

Норская тропа, отъ устья рѣки Норъ (Но-ло-хэ) до дер. Дофаудзы (Донаудзы).

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе между пунктами.	Разстояніе отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
П. Лончаковъ.		20	Рѣка Уссури южнѣе п. Лончакова большимъ островомъ раздѣляется на двѣ протоки, каждая шириной около 100 саженей. Переправу произвели на лодкахъ въ два пріема; люди, конское и людское снаряженіе на лодкахъ, а лошади вплавь, при чемъ часть лошадей въ поводу за лодками, а остальныя на свободѣ; послѣ переправы двинулись въ сѣверо-западномъ направленіи по лугамъ и болотамъ, мѣстами охотничьей тропой, а мѣстами цѣлиной, оставляя лѣсистыя сопки по лѣвую руку и держа направленіе на Норъ; движеніе отъ самаго устья р. Норъ, вслѣдствіе многихъ болотъ съ протоками и ручьевъ, представило бы большія затрудненія, а потому и былъ выбранъ вышеуказанный путь ближе къ сопкамъ. Пройдя около 20 вер., подошли къ рѣчкѣ отъ впаденія
1-я рѣчка.	20	24	ея въ р. Норъ въ разстояніи до 3—5 верстъ. Ширина рѣчки отъ 2—10 саж. въ различныхъ мѣстахъ, глубина отъ 3 до 7 фут. Теченіе весьма слабое, берега большею частью представляютъ собою кочковатое болото и только у лѣса удобны для спуска, хотя топки. На мѣстѣ переправы глубина 3 фута и ширина около 2 саженъ. Переправа лошадей совершена въ бродъ, а людей по кладкамъ изъ деревьевъ; лѣсу по берегу для этого достаточно. Въ дождливый періодъ переправа, повидимому, представила бы серьезное затрудненіе.
			Послѣ переправы слѣдовали въ сѣв.-западномъ направленіи около 4 вер. и вышли на Норскую тропу.

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе между пунктами.	Разстояніе отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
Дер. Сифансуйза.	96	29	Мѣстность частью кочковатая, но большею частью болотистыя пространства; мѣстность открытая. Пространство между р. Норъ и тропинкой — почти сплошное болото. По лѣвому берегу р. Норъ въ 2 верстахъ тянутся сопки отдѣльными группами. Пройдя въ сѣверо-западномъ направленіи около 5 верстъ, вышли къ деревнѣ Сифансуйза. Ширина Нора у деревни около 40—50 шаговъ, глубина около 7 футовъ; передъ деревней Сифансуйза—заливъ шириной около 40, длиной до 300 шаговъ, а глубиною отъ 3 до 4 футовъ. Тропинка къ деревнѣ огибаетъ этотъ заливъ и идетъ черезъ болото, по которому прошли верхомъ; отъ дер. Сифансуйза въ направленіи на западъ замѣтны слѣды бывшей дороги, мѣстами обращающейся въ тропу; сейчасъ же за деревнею дорога идетъ по возвышенности, покрытой лѣсомъ, тянущимся до самой рѣки Норъ. Въ 3 верстахъ отъ деревни дорога выходитъ изъ лѣса къ рѣкѣ Норъ. Далѣе шли тропою и по опушкѣ лѣса вдоль р. Норъ и ея отдѣльныхъ протокъ; тропа идетъ по сухому мѣсту; но вправо къ берегамъ р. Норъ мѣстность представляетъ почти сплошное болото. Пройдя 2 версты, тропа направилась по мокрому, кочковатому лугу, мѣстами покрытому маленькими рощами. Р. Норъ здѣсь уходитъ вправо до 2 верстъ, а промежутокъ этотъ представляетъ сплошное болото. Пройдя черезъ рощу версты $1^1/_2$, тропа подошла къ рѣчкѣ, текущей въ южномъ направленіи; глубина ея отъ 3—4 футовъ, лошадей переправили вплавь, а люди перешли по кладкѣ изъ деревьевъ. Далѣе тропа пошла по кочковатому мокрому лугу и встрѣтила на пути болото съ трясиною на протяженіи около $^3/_4$ версты; мѣстность по обѣ стороны открытая, большею частью болотистая; влѣво идутъ сопки на

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе между пунктами.	Разстояніе отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
			разстояніи 2—2 1/2 верстъ. Встрѣчается еще нѣсколько трудно проходимыхъ болотъ, по которымъ надо вести лошадей въ поводу; особенно трудно проходимо зыбучее болото съ промоиной, находящееся приблизительно на половинѣ пути между д. Сифансуйза и д. Оминъ. Переправа по нему въ періодъ дождей врядъ ли возможна, требуется подняться выше, вдоль промоины, къ сопкамъ.
Дер. Оминъ (Сяодята-хэ).	20	49	Деревня разбросана отдѣльными фанзами подъ сопками и у р. Норъ. Въ деревнѣ для защиты жителей отъ хунхузовъ имѣется команда изъ 20 китайскихъ солдатъ подъ начальствомъ офицера. Сейчасъ же за среднею частью деревни—р. Сяодята-хэ;размѣры ея отъ 2 до 6 саж., не считая мелкихъ разливовъ; глубина у берега около 1 1/2 фута, а посрединѣ болѣе 7 футовъ. Скорость теченія до 1 фута въ секунду; берега и дно топкіе, илистые, поросли тальникомъ. Черезъ рѣку имѣется деревянный мостъ на сваяхъ, который не доходитъ до сухого мѣста, а упирается на противоположной сторонѣ въ разливъ до 1 фута глубины. Тропа отъ д. Омина идетъ сначала по открытому мѣсту (слѣва сопки верстахъ въ 1 1/2—2, а справа равнина тянется верстъ на 5). Общее направленіе на сѣверо-западъ. Тропа идетъ по кочковатому лугу и на 5-й верстѣ отъ д. Сяодята-хэ подходитъ къ подошвѣ сопокъ. Пройдя по сухому мѣсту около одной версты, тропа подходитъ къ трясинѣ, въ которой лошади, даже со снятыми вьюками, проваливались по брюхо; на другой сторонѣ трясины пригорокъ съ деревомъ. На этомъ пригоркѣ можно дать конямъ отдохнуть, такъ какъ далѣе опять пойдетъ мокрый лугъ. Переправа по трясинѣ, длиною не болѣе 1/2 вер., съ 32 конями заняла почти часъ времени. Далѣе тропа на разстояніи почти 4 верстъ идетъ частью по

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе между пунктами.	Разстояніе отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
Рѣка Кокунъ.	96	58	сухому, частью по мокрому лугу до р. Кокунъ.
Дер. Дядя-хэ.	4	62	Рѣчка, глубиною до 2 1/2 футовъ, съ вязкимъ дномъ и болотистой долиной. Переправились въ бродъ на коняхъ. Пройдя около 4 верстъ, дошли до д. Дядя-хэ, расположенной на р. Дзординъ. Рѣчка до 10 саж. ширины и глубиною до 7 футовъ. Южнѣе деревни имѣется мостъ въ 25 саж., но весьма непрочный; лошадей все же въ поводу можно провести. Отъ д. Дядя-хэ одна дорога идетъ къ р. Норъ на д. Хуашилинзу и оттуда на д. Сали. Въ виду того, что эта тропа пересѣкаетъ цѣлый рядъ болотъ, пошли по южной дорогѣ, идущей прямо на д. Сали. Тропа эта идетъ все время или у подножья сопокъ, или же пересѣкаетъ таковыя, мѣстами же проходитъ по болотамъ въ лощинахъ между сопками. Переправившись черезъ мостъ южнѣе деревни Дядя-хэ, пошли въ юго-западномъ направленіи. Тропа идетъ перелѣсками, большею частью по сухому и мѣстами по мокрому лугу. Слѣва, параллельно тропѣ, въ 1—1 1/2 верстахъ идутъ лѣсистыя сопки.
Дер. Шали.	5	67	На 5-й верстѣ тропа переваливаетъ черезъ сопку и приводитъ въ деревню Шали. Отъ д. Шали тропа подымается на сопку и идетъ верстахъ въ 5—7 отъ р. Норъ. Мѣстами тропа пересѣкаетъ болота въ лощинахъ между сопками; на 4-й верстѣ довольно обширное болото; справа и слѣва отъ тропы все время идутъ сопки, покрытыя лѣсомъ, которыя потомъ отходятъ слѣва въ сторону на нѣсколько верстъ, а справа болото тянется до р. Норъ.
Дер. Сали.	7	74	Пройдя 7 верстъ, дошли до рѣчки, шириною отъ 2—8 саж. и глубиною 2 1/2 фута, на лѣвомъ берегу которой расположена д. Сали. Отъ Сали идутъ двѣ тропинки: одна на д. Сякейцецуйдза и далѣе на д. Ванбабозу (при впаденіи въ р. Норъ

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе между пунктами.	Разстояніе отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
			притока его р. Чиркина, гдѣ рѣка Норъ поворачиваетъ на востокъ) и другая на д. Сифангоу и далѣе на д. Ванбабозу или д. Хенанъ, откуда направляется къ верховьямъ рѣки Норъ. Первая идетъ по берегу рѣки Норъ и встрѣчаетъ на пути много болотъ; удобнѣе для движенія другая тропа.
			Тропа идетъ у подножья сопки, находящейся въ верстѣ отъ д. Сали, и по лугу направляется на западъ. Въ 2½ верстахъ вторая половина д. Сали. Отсюда идетъ заросшая дорога, служащая зимой для возки лѣса. Въ 1 верстѣ отъ деревни дорога поднимается на возвышенность, мѣстами покрытую лѣсомъ; справа и слѣва лѣсистыя сопки на разстояніи отъ 1—2 верстъ. Вправо отъ дороги мѣстность представляетъ склоны сопокъ, а слѣва болотистую долину рѣчки, протекающей мимо д. Сали; рѣчка эта течетъ параллельно тропѣ, къ д. Сифангоу, находящейся отъ первой части д. Сали (у отд. сопки) въ 12½ вер.
Дер. Сифангоу.	12½	86½	Отъ д. Сифангоу тропа идетъ по мокрому лугу въ направленіи на юго-западъ и, слѣдуя по склону сопокъ справа (сѣвернѣе тропы), то по мокрому лугу, то небольшими болотцами, на 4-й верстѣ пересѣкаетъ небольшую рѣчку, шириною около 3 саж. и глубиною отъ 2½—3 фут., берега болотисты; черезъ рѣчку имѣется пѣшеходный мостъ изъ деревьевъ.
Дер. Хенанъ.	4	90½	За переправою въ 3 отдѣльныхъ группахъ расположена д. Хенанъ; отъ дер. Хенанъ тропа идетъ по открытой мѣстности въ направленіи на юго-западъ (мѣстами на югъ). Сначала, справа и слѣва, тянутся сопки, но на второй верстѣ сопки справа кончаются и открывается обширная, болотистая долина рѣки Норъ, на которой возвышается единственная сопка, верстахъ въ 5—6

Примѣчаніе: отъ д. Хенанъ имѣется тропа на д. Ванбабозу и другая на д. Тоезу, на переправы черезъ р. Норъ въ направленіи къ Фугдину.

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе между пунктами.	Разстояніе отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
	2		отъ тропы, слѣва же все время тянутся покрытыя лѣсомъ сопки, и тропа идетъ, то приближаясь къ нимъ, то удаляясь, и иногда пересѣкаетъ нѣкоторыя изъ нихъ. На концѣ 4-й версты отъ д. Хенанъ болото и рѣчка до 1 ф. глубины. Пройдя въ юго-западн. направленіи 5 верстъ, тропа поворачиваетъ на югъ, и далѣе направленіе все время мѣняется съ юга на юго-западъ и обратно; слѣва тянется почти непрерывно около самой тропы лѣсъ, который потомъ уходитъ влѣво, и тропа пересѣкаетъ рѣчку, глубиною 1½ фута и шириною около 2 саж. Далѣе тропа идетъ, пересѣкая на своемъ пути гребни сопокъ, большею частью по сухому лугу. На 9 или 10 верстѣ тропа пересѣкаетъ луговую лощину и рѣчку, шириной до 1 саж. и глубиной до 14 ф., съ песчанымъ дномъ. Послѣ этого тропа входитъ въ сопки и идетъ, то по долинамъ между сопками, то переваливаетъ черезъ небольшія возвышенности. На пути она проходитъ нѣсколько значительныхъ ручейковъ, овраговъ, изъ которыхъ два (на 15-й верстѣ) съ очень крутыми боками. Пройдя послѣдній оврагъ, тропа идетъ на юго-западъ сначала черезъ болото, а потомъ лощиною, шириною до 1 версты. Справа и слѣва тянутся сопки, при чемъ тропа идетъ по склонамъ лѣвыхъ сопокъ. Лощина тянется на двѣ версты, послѣ чего сопки справа кончаются, и вправо на все видимое пространство тянется болотистая долина р. Норъ. Далѣе тропа вдоль лѣвыхъ сопокъ идетъ, то пересѣкая болото, то поднимаясь на возвышенность,
Дер. Киркимъ.	20	120½	входитъ въ долину р. Киркима и, перейдя въ направленіи на западъ черезъ болото, приводитъ къ деревнѣ Киркимъ на правомъ берегу р. Киркимъ. Рѣка Киркимъ шириною отъ 6—20 саж. и глубиною болѣе 2 саженъ въ обыкновенное время, во время дождей, въ ея вер-

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе между пунктами.	Разстояніе отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
			ховьяхъ, разбивается на много протоковъ и кажется сплошь покрытою массой подводныхъ острововъ, поросшихъ тальникомъ. Теченіе настолько быстрое, что переправа лошадей возможна только, сплавляя ихъ за поводъ за лодкою. Для переправы имѣется только одна лодка. Матеріала для постройки плотовъ поблизости не имѣется никакого, кромѣ тальника и кукурузныхъ стеблей. Отъ д. Киркима до д. Донаудзы (Дофаудзы) идетъ едва замѣтная тропа, сначала внизъ по р. Чиркиму между кустами, а далѣе по совершенно открытой мѣстности долиною р. Норъ, въ направленіи на западъ.
Дер. Донаудзы.	15	135½	Отъ мѣста переправы тропа идетъ сначала на сѣверъ и сѣверо-западъ и, пройдя около 2½ верстъ, поворачиваетъ на западъ и по открытой мѣстности, пересѣкши нѣсколько болотъ, изъ которыхъ нѣкоторыя очень длинныя и топкія, приводитъ къ д. Донаудзы, расположенной на восточномъ берегу озера съ тѣмъ же названіемъ; болота вправо тянутся до р. Норъ, а влѣво до сопокъ, которыя первыя 5 верстъ идутъ параллельно тропѣ въ верстахъ 1—2, а потомъ загибаютъ почти подъ прямымъ угломъ на югъ. Болота, встрѣчающіяся на пути тропы, мѣстами переходятъ въ трясину, потому приходится обходить ихъ ближе къ сопкамъ. Отъ д. Донаудзы никакихъ тропинокъ, ведущихъ къ д. Бочен-хэ и къ верховьямъ р. Норъ, потомъ нѣтъ, потому что все пространство между р. Норъ и озеромъ Донаудзы съ запада и сѣвера представляетъ непроходимое лѣтомъ болото и сообщеніе можетъ происходить только по р. Норъ.

Примѣчаніе: чтобы попасть изъ долины р. Норъ на р. Сунгари, надо слѣдовать отъ д. Хенанъ черезъ д. Тоеза на г. Фугдинъ.

МАРШРУТЪ № 4.

Пройденный путь можетъ быть разбитъ на три участка: 1) выходъ въ долину р. Мурень, 2) движеніе долиною р. Мурень и 3) движеніе долиною р. Уссури *).

I. Выходъ въ долину р. Мурень.

Дорога отъ дер. Турій Рогъ до ханшиннаго завода, что въ долинѣ р. Мурень, представляя собою хорошо набитую русскими телѣгами проселочную дорогу, идетъ вначалѣ долиною р. Рогъ (мѣстное названіе) и, пересѣкши два незначительныхъ перевала, подъемы и спуски которыхъ не превышаютъ 5—10 градусовъ, входитъ въ долину притока р. Мурень (неизвѣстнаго названія). Дорога проложена по нижнему краю склоновъ возвышенностей, окаймляющихъ долины обѣихъ рѣкъ. Движеніе по ней вполнѣ возможно для всѣхъ родовъ оружія.

Долина рѣки Рогъ и долина притока р. Мурень окаймляются возвышенностями, въ большинствѣ случаевъ покрытыми рѣдкимъ дубовымъ лѣсомъ и густымъ дубовымъ кустарникомъ. Верстахъ въ 20 отъ д. Турій Рогъ появляются крупныя осиновыя деревья и кедръ. Склоны возвышенностей у краевъ долины достаточно пологи и покрыты травой. Почву склоновъ слѣдуетъ отнести къ суглинкамъ. Склоны эти удобны для распашки, что уже принято во вниманіе китайцами, и въ долинѣ притока р. Мурени произведена нарѣзка участковъ для заселенія. Здѣсь имѣются уже 11 фанзъ (отдѣльныхъ хозяйствъ) китайцевъ-новоселовъ; мѣстами поставлены остовы фанзъ, мѣстами же намѣчены участки, обозначенные нарытыми земляными кучками. Нарѣзка участковъ по слухамъ производится наіономъ, который живетъ въ д. Фумишантза.

Всѣ фанзы незначительныхъ размѣровъ. Обитателями фанзъ пока является исключительно мужское населеніе, что указываетъ на то, что новоселы-китайцы еще не окончательно осѣли. Для скота (преимущественно рогатый), котораго очень немного, построены крытыя помѣщенія изъ жердей и загородки изъ жердей. Земля распахана пока въ небольшомъ количествѣ, преимущественно близъ фанзъ.

Самыя долины обѣихъ рѣкъ представляютъ собою пространства луговыя, мѣстами, близъ теченія рѣкъ—болота. Растительность луговая

*) Рекогносцировка долины рѣки Мурень отъ с. Турій Рогъ до ст. Графской.

представляется грубой. На болотахъ осоки являются преобладающею растительностью и, кромѣ того, попадаются отдѣльными куртинами заросли тростника.

Р. Рогъ и притокъ р. Мурени незначительны по своимъ размѣрамъ и имѣютъ отъ 10—15 шаговъ ширины. Теченіе этихъ рѣкъ извилисто, а берега притока р. Мурени покрыты сплошь зарослями тальника.

II. Движеніе долиною р. Мурень.

Дорога отъ ханшиннаго завода вначалѣ идетъ по возвышенностямъ, окаймляющимъ долину рѣки Мурень съ юга. Имѣющіеся подъемы и спуски — незначительной крутизны. Дорога представляетъ собою обыкновенную проселочную дорогу, хорошо набитую, но преимущественно китайскими арбами, почему она мѣстами и имѣетъ свои характерныя особенности, а именно, глубоко врѣзавшіяся колеи.

Примѣрно въ 30 верстахъ отъ ханшиннаго завода дорога выходитъ на равнину, покрытую почти сплошными болотами (обыкновенными и кочковатыми) и озерами. Мѣстами дорога пересѣкаетъ небольшія лѣсныя площади, ручьи и двѣ протоки, до 50 шаг. шириною. Дорога представляетъ собою здѣсь временный зимній путь, иногда еле замѣтный, и движеніе по ней и зимой большею частью затруднительно, даже для пѣшихъ людей, такъ какъ приходится двигаться сплошнымъ льдомъ или кочками. Переправы черезъ ручьи, озера и протоки, въ виду убыли воды, слѣдствіемъ чего явилась сильная изогнутость льда, крайне затруднительны.

Далѣе дорога переходитъ на лѣвый берегъ р. Мурени и идетъ по крайнимъ склонамъ возвышенностей, окаймляющихъ долину названной рѣки съ сѣвера.

Здѣсь она пересѣкаетъ незначительныя болотистыя полосы и, лишь приближаясь ко вторичной переправѣ черезъ р. Мурень, идетъ по широкой кочковато-болотистой полосѣ. Дорога мѣстами хорошо набита, но въ большинствѣ случаевъ носитъ характеръ временнаго зимняго пути.

Перейдя вторично на правый берегъ р. Мурени, дорога идетъ по равнинѣ, покрытой частыми перелѣсками, рѣдко болотами и озерами, и представляетъ собою зимній путь. Движеніе по ней не представитъ особыхъ затрудненій для всѣхъ родовъ оружія.

Такимъ образомъ, движеніе долиною р. Мурени представляетъ большія трудности, а мѣстами, оно будетъ невозможно для тяжестей, что же касается лѣтняго времени, то, хотя судить объ этомъ и трудно, можно думать, что движеніе здѣсь будетъ возможно лишь одиночнымъ пѣшимъ людямъ, хорошо знающимъ мѣстность.

Долина р. Мурени окаймляется возвышенностями, при чемъ возвышенности, окаймляющія долину съ сѣвера, значительно большей

высоты. Долина, имѣя вначалѣ до 10—15 в. ширины, по мѣрѣ движенія на востокъ расширяется; возвышенности, окаймляющія ее, удаляются на сѣверъ и югъ, и она, достигнувъ значительной ширины, сливается съ долиною р. Уссури. Возвышенности, окаймляющія долину, покрыты въ большинствѣ случаевъ дубовымъ строевымъ лѣсомъ и дубовымъ кустарникомъ, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ встрѣчаются осиновыя рощи. Склоны возвышенностей обыкновенно пологіе. Почва ихъ суглинокъ. Заселеніе здѣсь, какъ и въ первомъ участкѣ, постепенно развивается. По пути отмѣчено 66 отдѣльно разбросанныхъ фанзъ, изъ нихъ часть принадлежитъ староселамъ, часть новоселамъ. Староселы живутъ крупнымъ хозяйствомъ, содержа отъ 10—40—60 рабочихъ для обработки полей и соотвѣтствующій живой инвентарь.

Самая долина представляетъ собою болотистую, мѣстами съ сильно развитыми кочками равнину; кое-гдѣ отдѣльными островками встрѣчаются релки, покрытые строевымъ, преимущественно дубовымъ, лѣсомъ, однако въ общемъ этихъ послѣднихъ крайне немного. Величина кочекъ варьируетъ въ значительныхъ предѣлахъ, отъ 1 четверти и до 1 аршина.

Растительность по долинѣ исключительно болотная—мхи, осока, изрѣдка, мѣстами, заросли тростника. Насколько возможно судить, движеніе по долинѣ въ лѣтнее время будетъ невозможно.

Р. Мурень имѣетъ довольно значительную ширину, 30—50—70 саженъ. Теченіе этой рѣки очень извилисто и колѣна ея достигаютъ мѣстами 3—8 верстъ. Берега р. Мурень покрыты сплошными зарослями тальника.

III. Движеніе долиною р. Уссури.

При впаденіи р. Мурень въ р. Уссури и по р. Уссури образуется обширная равнина—долина р. Уссури. Здѣсь возвышенности отходятъ далеко въ сторону и на западѣ еле замѣтны. Болотъ здѣсь, повидимому, значительно менѣе, такъ какъ всюду расположены сѣнокосныя угодья и мѣстами стоятъ городы сѣна, однако болѣе или менѣе точно опредѣлить отношеніе болотистыхъ пространствъ, вслѣдствіе довольно глубокаго снѣга, представляется крайне затруднительнымъ. Кочекъ не было видно. По долинѣ раскинуты отдѣльными экземплярами деревья и группы кустарника. Зимняя дорога идетъ по льду, по самой р. Уссури и она хорошо набита, т. е. движеніе совершается именно по ней.

Мужское населеніе приграничныхъ нашихъ селеній, а главнымъ образомъ казаки ст. Платоно-Александровской занимаются охотою по звѣрю. Они уходятъ партіями человѣкъ по 6—10 въ Маньчжурію на значительныя разстоянія, въ различныхъ направленіяхъ, въ зависимости отъ богатства на звѣря. Это выработало изъ нихъ людей, хорошо оріентирующихся и относительно хорошо знающихъ прилегающую къ намъ полосу Маньчжуріи.

Китайскія пограничныя власти требуютъ выбора билетовъ на право охоты, хотя и даютъ ихъ безпрепятственно. Выборъ билетовъ производится у наіона, живущаго въ д. Фумишантза. Соприкасаясь часто съ китайцами, нѣкоторые изъ охотниковъ довольно сносно объясняются по-китайски. Такимъ образомъ, жители пограничныхъ селеній нашихъ съ успѣхомъ могутъ служить проводниками въ Маньчжуріи.

МАРШРУТЪ № 5.

Нингута—Сань-Синь *).

Путь. Нингута — Сань-Синь, длиною около 270 верстъ, идетъ правымъ краемъ долины р. Муданцзянъ, по всхолмленной мѣстности, покрытой мелкимъ кустарникомъ дуба и орѣшника, съ грунтомъ глинисто-песчанымъ. Средній участокъ дороги отъ д. Сань-дао-хэ-цзы (Сандахэдза) до д. Ниишха (длиною 70 верстъ) не изслѣдованъ. Участки же Нингута—Сань-дао-хэ-цза и Ниишха—Сань-Синь удобны для движенія войскъ и обозовъ.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) Въ разстояніи 3 1/2 верстъ сѣвернѣе г. Э-хэ (Эхо)—крутой подъемъ на высоты, затруднительный для движенія обозовъ: на подъемѣ—выемка такой ширины, что двѣ телѣги разъѣхаться не могутъ.

2) Сѣвернѣе желѣзнодорожнаго моста Муданцзянъ дорога пересѣкаетъ р. Модаши и ея притоки, имѣющіе ширину 10—15 шаговъ, глубину по брюхо лошади, песчаное дно.

3) Въ 17 верстахъ отъ Мудацзянъ—переправа въ бродъ черезъ ручей Му-лин-хэ, шириною 10 шаговъ, глубиною по брюхо лошади.

4) Сѣвернѣе д. Чентулацза—бродъ черезъ ручей Му-лин-хэ, а въ 8 верстахъ сѣвернѣе предыдущаго—крайне трудная переправа черезъ маленькій, но очень болотистый ручей.

5) Между 66-й и 69-й верстами дорога пересѣкаетъ очень болотистую лощину, и на этомъ участкѣ вообще мѣстность носитъ болотистый характеръ, при чемъ встрѣчающіяся лощины покрыты травой въ ростъ человѣка.

6) Между 66-й и 102-й верстами пересѣкаетъ 5 ручьевъ, изъ нихъ первый обладаетъ болотистой, труднопроходимой лѣвобережной долиной, остальные ручьи шириной 5—10 шаговъ, глубиной по колѣни.

7) Отъ д. Сань-дао-хэ-цзы до д. Баянсусу дорога не изслѣдована.

8) Отъ д. Баянсусу до д. Ниишха по правому берегу р. Муданцзянъ тропа, а колесная дорога имѣется только на лѣвомъ берегу рѣки, которая на этомъ участкѣ въ бродъ непереходима.

9) Между дд. Хушиту и Ниндзя-гоу есть двѣ дороги: одна черезъ д. Туценза съ труднымъ переваломъ, другая лѣвѣе (западнѣе), удобная для движенія.

10) Далѣе до д. Сяндзяндзы мѣстность крайне пересѣчена, го-

*) „Военный Обзоръ С. Маньчжуріи" Циховича. 1903 г.

риста, съ крутыми подъемами и спусками. Грунтъ преимущественно каменистый. Горы во многихъ мѣстахъ покрыты мелкимъ лѣсомъ.

11) Между д. Сяндзяндзы и г. Сань-Синь (т. е. на протяженіи 26 верстъ) мѣстность ровная съ песчанымъ грунтомъ; встрѣчающіяся рѣки весьма небольшихъ размѣровъ (ширина 1—2 саж., глубина 2 фута), съ сухими долинами, отлогими берегами, песчано-каменистымъ грунтомъ. Мѣстность по сторонамъ воздѣлана и лишь послѣ деревень встрѣчаются небольшія рощи.

Важнѣйшіе населенные пункты на участкѣ Нишиха—Сань-Синь (50 верстъ):

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЕ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей	Рогатаго скота.	Лошадей.
20	Д. Туценза	14	80	12	20
36	„ Тайпингоу	13	100	17	20
56	„ Янь-уки	10	82	—	20
64	„ Сыдянфа	11	25	25	34

МАРШРУТЪ № 6.

Турій Рогъ — Сань-Синь *).

Дорога Турій Рогъ — Сань-Синь, длиною 65 верстъ, малонаѣзжена, представляетъ, главнымъ образомъ, зимнюю дорогу, но и въ другое время года проходима для войскъ и обозовъ, кромѣ періода дождей, когда она становится непроходимой для грузовъ.

Дорога пересѣкаетъ р. Мурень, затруднительную для переправы въ дождливое время, и нетрудный для движенія перевалъ черезъ хребетъ Кэнтэй-Алинъ.

Другихъ препятствій, кромѣ нѣсколькихъ топкихъ участковъ, на этомъ пути нѣтъ.

Въ водѣ и топливѣ недостатка не будетъ, но вся средняя (189 верстъ) пустынная часть дороги исключаетъ возможность размѣщенія подъ крышей и довольствія войскъ.

Подробное описаніе. А. Общій характеръ мѣстности, полотно, грунтъ:

1) До р. Мурень дорога зимняя, малонаѣзженная, съ грунтомъ изъ растительнаго перегноя, идетъ по мѣстности открытой, съ рѣдкой древесной растительностью, по водораздѣлу между оз. Ханка и р. Мурень. Дорога пересѣкаетъ р. Турій Рогъ, двѣ болотистыя лощины и р. Мурень. Въ 10½ верстахъ отъ д. Турій Рогъ дорога раздваивается, и лѣтомъ слѣдуетъ выбирать лѣвую на фанзу Лодзянъ, которая хотя и длиннѣе правой на 3 версты, но лѣтомъ проходима, между тѣмъ какъ правая вѣтвь непосредственно послѣ раздѣленія съ лѣвой пересѣкаетъ болотистую полосу, лѣтомъ недоступную.

2) Отъ р. Мурень до г. Сань-Синь дорога плохо наѣзжена и, по словамъ мѣстныхъ жителей, имѣетъ значеніе зимней, тѣмъ не менѣе даже въ лѣтнее время эту дорогу слѣдуетъ считать доступной для колеснаго движенія. На этомъ участкѣ дорога въ 60 верстахъ отъ д. Турій Рогъ пересѣкаетъ пологій хребетъ Кэнтэй-Алинъ; далѣе идетъ по небольшимъ увaламъ, покрытымъ рѣдкимъ дубнякомъ. Лѣса исчезаютъ, кромѣ небольшихъ рощъ, за 45 верстъ отъ города Сань-Синь.

Б. Дефиле (горы, лѣса, воды и болота):

1) Въ 1½ верстахъ отъ д. Турій Рогъ — небольшой болотистый ручей съ деревяннымъ мостикомъ.

2) Въ 3-хъ верстахъ отъ д. Турій Рогъ — р. Турій Рогъ, бродъ въ сухое время немного выше колѣнъ лошади; въ дожди, по словамъ жителей, рѣчка становится непереходимой.

*) „Военный обзоръ С. Маньчжуріи“ Циховича. 1903 г.

3) Въ 10½ верстахъ отъ д. Турій Рогъ дорога раздваивается: правая—на д. Лангеинъ, лѣвая—на д. Лодзяинъ. Первая на 3 версты короче второй, но у самаго развѣтвленія пересѣкаетъ болотистую долину ручья лѣтомъ недоступную.

4) Не доходя до водораздѣла между оз. Ханка и р. Мурень дорога пересѣкаетъ небольшую болотистую лощину, а на 20-й верстѣ небольшой ручей въ болотистой долинѣ.

5) Приблизительно на 40-й верстѣ — переправа черезъ р. Мурень, ширина рѣки 20—25 саж., глубина около 1 саж.; теченіе быстрое; перевозъ на лодкѣ для 8 челов. и на паромѣ для 25—30 чел.

6) Между р. Мурень и г. Сань-Синь дорога пересѣкаетъ массу небольшихъ рѣчекъ, дѣлающихъ ее въ дождливое время года мало пригодной для колеснаго движенія.

Въ частности же:

а) отъ р. Мурень дорога идетъ 3 версты по вязкой мѣстности и затѣмъ втягивается въ горы, покрытыя лѣсомъ;

б) въ 60 верстахъ отъ д. Турій Рогъ—перевалъ между хребтомъ Кэнтэй-Алинъ, невысокій, пологій и вообще не затрудняющій колеснаго движенія. Подъемъ длиною 1½ версты, спускъ 2 версты.

Отвѣтвленіе. Турій Рогъ — уст. р. Сунгача, длиною около 90 верстъ, огибаетъ сѣверную половину оз. Ханка и представляетъ малообъезженную грунтовую дорогу, пролегающую по открытой мѣстности съ песчанымъ грунтомъ до фанзы Лянза, а далѣе, до д. Луомецъ—лѣсистую съ иловатымъ грунтомъ. Отъ д. Луомецъ — одна дорога идетъ на постъ Новомихайловскій, а другая, зимняя, болотистая дорога на ф. Мо-ли-хэ, что на р. Сунгача, выше поста Новомихайловскаго.

Размѣщеніе войскъ подъ крышей и довольствіе на мѣстныя средства невозможны. Вода въ изобиліи, но она плохого качества.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) на 3-й верстѣ — р. Турій Рогъ, переѣзжать слѣдуетъ, нѣсколько вдаваясь въ озеро;

2) съ 30-й до 65-й версты дорога идетъ по дефиле между озеромъ М. Ханка и оз. Б. Ханка, шириною 1½—2 версты;

3) на 56-й верстѣ—переправа черезъ протоку, соединяющую оба озера, ширина протоки 10 саж., глубина 1½ арш.; при устьѣ ея — очень вязкій песокъ; переѣзжать слѣдуетъ, вдаваясь нѣсколько въ озеро;

4) между китайскимъ селеніемъ Луомецъ и постомъ Новомихайловскимъ — переправа на лодкѣ черезъ р. Сунгача, шириною около 80 шаговъ, глубиною 2—3 арш.

МАРШРУТЪ № 7.

Станица Видная—Сань-Синь *).

Видная—Фугдинъ—Сань-Синь, длиною около 400 верстъ, отъ ст. Видная до тракта Сань-Синь—Лохосусу пролегаетъ, главнымъ образомъ, по мѣстности равнинной, болотистаго характера и крайне слабо населенной; вообще же неудобна, а въ дожди недоступна для движенія артиллеріи и обозовъ. Расквартированіе и довольствіе войскъ на этой половинѣ дороги невозможны.

Далѣе дорога представляетъ трактъ, шириною 2—3 сажени, не пересѣкающій существенныхъ препятствій и пролегающій по мѣстности, хотя и населенной, но неблагопріятной для размѣщенія войскъ подъ крышей; зато небольшой отрядъ можетъ разсчитывать какъ на квартированіе, такъ и на обезпеченіе мясомъ, фуражомъ и отчасти провіантомъ.

Вообще же все направленіе Видная—Сань-Синь не соотвѣтствуетъ операціямъ отрядовъ изъ трехъ родовъ оружія.

Подробное описаніе. А. Общій характеръ мѣстности, полотно, грунтъ:

1) Отъ р. Уссури до д. Суфанзуиза (25½ верстъ) мѣстность болотистая; дороги нѣтъ: приходится двигаться по компасу или по едва замѣтной тропѣ.

2) Отъ д. Суфанзуиза до д. Оминъ (Сяодядит-хэ) (20 верстъ), видны слѣды старой дороги, заросшей травой. Дорога идетъ долиной р. Норъ, отходя отъ нея на 3½ версты.

3) Отъ д. Оминъ до д. Сали (46-я—71-я верста) дорога почти все время идетъ по мокрому лугу, пересѣкая нѣсколько глубокихъ рѣчекъ.

4) Между д. Сали и д. Ванбобоза (71-я—89-я верста) дорога идетъ частью по ровной мѣстности, частью по едва замѣтнымъ возвышенностямъ, покрытымъ мелкимъ лѣсомъ.

5) Отъ д. Ванбобоза направляется тропа на д. Линдомай по совершенно пустынной мѣстности. Въ 1901 году тропа не была пройдена по недостатку запасовъ, а взято было кратчайшее направленіе безъ дороги на трактъ Лохосусу—Сань-Синь, котораго партія достигла сѣвернѣе г. Фугдинъ.

Вся эта мѣстность представляетъ открытую равнину, покрытую роскошной травой, лишенную годной для питья воды (только въ двухъ мѣстахъ болотистыя озера: въ 15 верстахъ отъ д. Ванбобоза, въ 29 верстахъ отъ д. Чиркинъ), и лишь на послѣднихъ 55 верстахъ

*) „Военный Обзоръ С. Маньчжуріи“ Циховича. 1903 г.

мѣстность начинаетъ немного повышаться и появляются нѣсколько чаще рощи, преимущественно дубовыя.

6) Между 183-й и 365-й верстами, т. е. между г. Фугдинъ и д. Тава-тун-тунъ (всего 182 версты), мѣстность ровная, степная, покрытая отдѣльными рощицами между г. Фугдинъ и д. Ванлихотонъ (74 версты) и болѣе открытая далѣе до д. Саявокынъ.

Ширина дороги 2 сажени, но почти вездѣ возможно движеніе по сторонамъ. Грунтъ—преимущественно суглинокъ.

Сравнительно болѣе затруднительно движеніе артиллеріи и обозовъ между д. Саявокынъ и р. Сянь-хан-си-хэ, гдѣ дорога идетъ по весьма гористой мѣстности съ каменистымъ грунтомъ, крутыми подъемами и спусками.

Б. Дефиле (горы, лѣса, воды, болота):

1) Р. Уссури у ст. Видная, шириною около 350 саж., быстрое теченіе; для переправы только лодки.

2) Отъ р. Уссури до д. Суфанзуиза (25 верстъ) дороги нѣтъ; приходится двигаться по компасу, частью по едва замѣтной тропинкѣ, по кочковатымъ болотамъ, глубиною въ двухъ мѣстахъ, на разстояніи $1^1/_2$ верстъ, по брюхо лошади.

3) Между деревнями Суфанзуиза и Оминъ (Сяодядит-хэ) дорога идетъ почти все время по мокрому лугу, обращающемуся мѣстами въ сплошное болото; пересѣкаетъ нѣсколько болотистыхъ ручейковъ, а по серединѣ разстоянія очень болотистую рѣчонку, затрудняющую переправу (обходится выше по теченію). У д. Оминъ переправа черезъ рѣку Сяодядит-хэ незначительныхъ размѣровъ, но непереходимую въ бродъ по болотистости дна. Черезъ рѣчку мостикъ.

4) Далѣе до д. Дадя-хэ дорога идетъ по мокрому лугу, во многихъ мѣстахъ болотистому (слѣдуетъ держаться лѣвобережныхъ сопокъ).

Между д. Оминъ и д. Дадя-хэ переправа черезъ р. Кокунъ съ болотистой долиной и вязкимъ дномъ.

У д. Дадя-хэ переправа на лодкѣ черезъ р. Дзординъ (ширина 10 саж., глубина 7 футовъ, долина болотиста).

5) Отъ Хуашилинза (64-я верста) дорога идетъ долиной р. Сали, которая при незначительныхъ размѣрахъ сильно разливается въ дожди (послѣ дождя въ теченіе ночи въ 1901 году дорога была залита водой на протяженіи болѣе версты при глубинѣ не менѣе $2^1/_2$ футовъ).

У д. Сали переправа черезъ р. Сали (лошади вплавь, люди по остаткамъ сгорѣвшаго мостика).

6) На 82-й верстѣ, между деревнями Сали и Сифонгоу, перевалъ черезъ небольшой лѣсистый хребетъ, высотою 30 саж., а далѣе—мокрый лугъ.

7) У д. Ванбобоза р. Норъ, шириною около 30 саж., глубиною 7 фут., теченіе слабое, дно илистое, долина широкая, болотистая.

8) На 116-й верстѣ р. Чиркинъ, шириною 15 саж., глубиною $3^1/_2$ фута, теченіе слабое, дно глинистое.

9) На 354-й верстѣ переправа черезъ р. Синь-хан-си-хэ, которая пересыхаетъ въ сухое время, но обладаетъ широкой болотистой долиной и, поэтому, вѣроятно, заливается въ дожди.

10) Между 365-й и 369-й верстами небольшой перевалъ съ подъемомъ и спускомъ, вполнѣ удобными.

11) Не доходя до р. Вакан-хэ перевалъ черезъ хребетъ со спусками крутыми и неудобными для движенія и за нимъ р. Вакан-хэ, шириною около 50 саж., глубиною въ малую воду $2^1/_2$ фута, въ половодье въ бродъ не переходима; дно песчаное, берега низкіе.

В. Бивачныя мѣста:

1) Между ст. Видная и д. Ванбобоза воды по пути достаточно, но характеръ водоемовъ большею частью болотистый.

2) Между д. Ванбобоза и трактомъ Сань-Синь—Лохосусу мѣстность отличается безводіемъ.

3) На Сань-Синскомъ трактѣ воды вездѣ достаточно.

Г. Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЕ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
45	Дер. Сминъ (Сяодядит-хэ). . .	11	101	57	60
187	„ Фугдинъ	47	300	10	100
191	„ Футинъ-тунъ	45	260	40	50
200	„ Футинга	11	57	2	26
231	„ Кохома	12	80	0	21
274	„ Унчинганъ	25	140	80	40
282	„ Сусу	53	230	9	51
298	„ Тай-хунъ	12	45	6	18
309	„ Манголи	15	90	20	50
315	„ Тянлинзы	30	240	15	30
318	„ Сахатунъ	15	109	14	40
329	„ Гедзеу	13	68	12	18
353	„ Мушиту	15	54	21	24
407	Гор. Сань-Синь	—	7000 - 8000	—	—

МАРШРУТЪ № 8.

Ст. Полтавская (изъ г. Никольскъ-Уссурійскій)—Нингута—Гиринъ *).

Путь длиною около 210 вер. отъ ст. Полтавская—Нингута пересѣкаетъ: 3 перевала (Ван-лун-гоу, Тайпинлинъ, Чан-лин-цза), изъ коихъ самый трудный пер. Ван-лун-гоу, рр. Суйфунъ, Сяо-Суйфунъ и Муданцзянъ (недалеко отъ г. Нингута) и, въ общемъ, долженъ быть признанъ вполнѣ проходимымъ для 3-хъ родовъ оружія и колесныхъ обозовъ. Размѣщеніе подъ крышей и довольствіе на мѣстныя средства возможны лишь для небольшихъ отрядовъ. Воды по пути достаточно.

Подробное описаніе. А. Общій характеръ мѣстности, полотно, грунтъ:

1) Между государственной границей и переправой черезъ р. Суйфунъ мѣстность всхолмлена, покрыта кустарникомъ. Дорога торная; грунтъ — черноземъ съ небольшою примѣсью глины.

2) Между рр. Суйфунъ и Сяо-Суйфунъ дорога, представляя ущелье, переходитъ черезъ пер. Ван-лун-гоу, лѣсистый, мѣстами болотистый, и участками затруднительна для движенія не только повозокъ, но и верхомъ.

3) Отъ ст. Сяо-Суйфунъ и до ст. Модаши дорога тянется почти параллельно полотну желѣзной дороги. На этомъ участкѣ между ст. Сяо-Суйфунъ и Маціо-хэ дорога пересѣкаетъ пер. Тайпинлинъ у ст. Тайпинлинъ; при этомъ до перевала идетъ долиной р. Селин-хэ, а по ту сторону перевала—р. Маціо-хэ, отличающейся сильной болотистостью своей долины.

4) Между ст. Маціо-хэ и ст. Мулинъ дорога идетъ долиной рѣкъ Маціо-хэ и затѣмъ Мурень, пересѣкая эту послѣднюю рѣку, не доходя до ст. Мулинъ.

5) Между ст. Мулинъ и г. Э-хэ (Эхо) — дорога пересѣкаетъ хребетъ Чан-лин-цза у ст. Таймагоу, затѣмъ идетъ долиной р. Модаши, переваливаетъ черезъ сильно всхолмленный водораздѣлъ рр. Модаши и Э-хэ (притоки рѣки Муданцзянъ) и, перейдя долину р. Э-хэ, по возвышенной равнинѣ съ глинисто-песчанымъ грунтомъ, покрытой травой, спускается къ р. Муданцзянъ.

6) Отъ р. Муданцзянъ до г. Нингута (8 верстъ) дорога идетъ по равнинѣ, усѣянной фанзами.

Б. Дефиле (горы, лѣса, воды, болото):

1) На 7-й верстѣ отъ г. Санча-гоу переправа на паромѣ черезъ р. Суйфунъ, шириною 35—40 саж., но въ дожди до 70 саж.; русло каменистое; въ малый и средній уровень воды въ 200 шагахъ отъ мѣста переправы—бродъ, годный даже для телѣгъ. Дно ровное, по-

*) „Военный Обзоръ С. Маньчжуріи“ Циховича. 1903 г.

крытое галькой, теченіе быстрое; вдоль праваго берега — широкая отмель, покрытая галькой и составляющая дно рѣки въ болѣе высокую воду.

Въ половодье и при временной прибыли воды рѣка по нѣскольку разъ за лѣто разливается, затопляя берега.

2) Отъ переправы черезъ р. Суйфунъ дорога идетъ долиной ручья Ван-лун-гоу, покрытой отдѣльными деревьями.

3) Пройдя 3—4 версты отъ переправы черезъ р. Суйфунъ, дорога втягивается въ ущелье, очень узкое, обставленное высокими крутыми горами; тутъ она изрыта водомоинами и глубокими колеями, а мѣстами загромождена камнями.

4) Пройдя ф. Да-инъ, дорога мѣстами круто (до 25°) взбирается на перевалъ Ван-лун-гоу, между крутыми, почти отвѣсными скалистыми утесами. Спускъ значительно положе, но мѣстами топокъ и каменистъ и обставленъ высокими, крутыми и скалистыми горами. Вершина хребта покрыта довольно крупной и густой растительностью, а сѣверный скатъ — хорошимъ дубовымъ лѣсомъ.

5) На 7-й верстѣ отъ начала спуска дорога входитъ въ долину р. Бадао-хэ-цза, впадающей въ р. Сяо-Суйфунъ, переходя съ одного берега на другой.

Р. Бадао-хэ-цза имѣетъ здѣсь нѣсколько шаговъ ширины и переходима въ бродъ, теченіе ея быстрое, дно каменистое. Долина широка и близъ рѣчки болотиста.

6) Между дд. Сандахеза и Сандакоудза дорога пересѣкаетъ два плато степного характера и спускается въ долину, переходя на ней черезъ 2 болота, изъ которыхъ второе, кочковатое и топкое, очень затрудняетъ движеніе телѣгъ даже въ сухую пору.

7) Между д. Сандакоудза и ст. Сяо-Суйфунъ дорога идетъ сначала долиною р. Сяо-хэ-цза по каменистымъ, мѣстами болотистымъ, покатостямъ горъ праваго берега, покрытымъ дубовымъ лѣсомъ, и переправляется 4 раза черезъ эту рѣку, въ томъ числѣ 3 переправы въ тѣсномъ ущельѣ длиною 1½ версты. Рѣчка имѣетъ нѣсколько шаговъ ширины, каменистое ложе и очень быстрое теченіе. Подъ конецъ этого участка дорога переваливаетъ черезъ высокій пологій водораздѣлъ рр. Сяо-хэ-цза и Сяо-Суйфунъ.

8) У ст. Сяо-Суйфунъ переправа на правый берегъ р. Сяо-Суйфунъ, ширина рѣки около 40 шаговъ, глубина по колѣни лошади, бродъ затрудняется камнями, покрывающими дно, берега пологи, долина шириною около 2 верстъ.

9) Между ст. Сяо-Суйфунъ и ст. Селин-хэ перевалъ въ долину р. Селин-хэ, покрытый кустарникомъ. Спускъ мѣстами довольно крутъ. Второй крутой и каменистый спускъ къ переправѣ черезъ р. Селин-хэ.

10) Между рр. Селин-хэ и Маціо-хэ дорога на протяженіи первыхъ 10 верстъ идетъ по ущелью между рѣчкой и подошвой и почти сплошь завалена камнями. На 13-й верстѣ отъ р. Селин-хэ дорога под-

нимается на перевалъ, мѣстами топкій, спускъ съ котораго крутъ, неудобенъ и приводитъ въ болотистую падь.

11) Котловина р. Маціо-хэ у ст. Маціо-хэ болотиста настолько, что лошади проваливаются по брюхо.

12) Между рр. Маціо-хэ и Мурень — болотистый перевалъ; затѣмъ дорога идетъ узкой падью, пересѣкаетъ ручей Яо-линза-хэ, будучи здѣсь залита водой, и перевалъ Яо-линза.

13) Не доходя до желѣзнодорожной ст. Мурень (Мулинъ)—переправа черезъ р. Мурень (ширина 40 шаговъ, рѣка глубиною около 2 футовъ и быстра, дно каменистое, берега ровные, бродъ удобенъ).

14) Между рр. Мурень и Модаши дорога пересѣкаетъ хребетъ Чан-лин-цза по едва замѣтному подъему и по крутому и каменистому спуску.

15) Между рр. Модаши и Муданцзянъ дорога идетъ долиной р. Модаши, пересѣкая по бродамъ 3 раза эту рѣку (ширина 5 шаговъ, иловатое дно, болотистые берега) и ручьи, и переваливаетъ черезъ хребетъ Чан-лин-цза по 4-мъ переваламъ, изъ которыхъ выше другихъ 4-й, который приводитъ въ долину р. Э-хэ (ширина рѣчки нѣсколько шаговъ, дно иловатое, болотистые берега).

16) Спускъ къ р. Муданцзянъ проложенъ по ея высокому, крутому и обрывистому берегу съ грунтомъ глинистымъ. Ширина рѣки 70 саж., глубина не допускаетъ переправы въ бродъ, переправа на паромѣ; ниже по теченію, у острова, есть бродъ.

17) Между р. Муданцзянъ и г. Нингута (8 верстъ) дорога пересѣкаетъ болотистые ручьи по мостикамъ.

В. Важнѣйшіе населенные пункты:

1) Г. Сонча-гоу (2410 жит., 236 домовъ); запасъ пшеницы до 30,000 пудовъ; торговый пунктъ для обмѣна товарами между Южно-Уссурійскимъ краемъ и Нингутинскимъ раіономъ; въ городѣ много лавокъ съ обувью, платьемъ, табакомъ, сахаромъ; на базарѣ можно найти свинину, картофель, салатъ, морковь, лукъ, чеснокъ и проч.; въ городѣ гончарный заводъ, писчебумажная фабрика, а въ окрестностяхъ до 20 ханшинныхъ и маслянныхъ заводовъ.

2) М. Моню-хэ (Мурень-хэ) — на лѣвомъ берегу р. Мурень, небольшой городокъ, 100 фанзъ; почти все деревянныхъ; въ селеніи—импань на лѣвомъ берегу рѣки, на небольшой возвышенности, отвѣсно падающей къ югу (къ рѣкѣ) и полого къ сѣверу. Импань состоитъ изъ 4 фанзъ, обнесенныхъ глиняной стѣной.

3) М. Э-хэ (Эхо)—небольшой городокъ на правомъ берегу р. Муданцзянъ, въ 25 верстахъ сѣвернѣе г. Нингута. Послѣ событій 1900 г. городъ болѣе чѣмъ на $^3/_4$ обращенъ въ развалины. До войны, по словамъ китайцевъ, въ немъ было до 300 фанзъ и около 4,000 жителей. Городъ не обнесенъ стѣной, но въ 2-хъ верстахъ восточнѣе его лежитъ укрѣпленный лагерь, между городомъ и ручьемъ, текущимъ въ

широкой и болотистой долинѣ. Правый берегъ ручья командуетъ лагеремъ. Онъ состоитъ изъ 9 земляныхъ укрѣпленій типа китайской импани, обращенныхъ фронтомъ къ востоку. Въ 1-й линіи четыре укрѣпленія на небольшихъ интервалахъ; два укрѣпленія уступомъ сзади; остальныя два укрѣпленія разрушены и значенія не имѣютъ. Укрѣпленія имѣютъ видъ квадратовъ съ длиной сторонъ: три укрѣпленія по 300 шаговъ, при ширинѣ рва въ 5 арш. и съ 260 амбразурами, четыре — по 220 шаговъ при ширинѣ рва въ 2 саж., глубинѣ 2 арш. и съ 250 амбразурами.

На остальномъ протяженіи населеніе сгруппировано такъ:

1) На участкѣ Сонча-гоу—Моню-хэ: между ф. Ван-лун-гоу и станціей Сяо-Суйфунъ (60 верстъ) 19 фанзъ, изъ нихъ 8 въ долинѣ р. Ванлун-гоу, 1 на перевалѣ, 5 въ долинѣ р. Бадао-хэ-цза и 5 въ долинѣ р. Сяо-хэ-цза; далѣе до р. Мурень (43-я верста)—14 фанзъ: 10 на первыхъ 20 верстахъ, въ долинѣ р. Селин-хэ, до разъѣзда Тифенбахъ и 4 на второй половинѣ пути.

2) Долина р. Модаши до 1900 г. была довольно густо заселена, о чемъ въ 1901 г. свидѣтельствовали развалины многихъ отдѣльныхъ фанзъ, еще не возстановленныхъ въ то время.

МАРШРУТЪ № 9.

Нингута—Харбинъ *).

Дорога—тропа Нингута—Лудитунъ—ур. Силинвайза—Литахеза—Вейшу-хэ—Луанванмяодзы—Унфангай—Палиганъ—Падядзы—Маню фыръ—Аже-хэ—Тайпин-гоу—Харбинъ имѣетъ протяженіе 343 версты.

Участокъ дороги Нингута—дер. Мидіанъ (7 дв., 3 к.) на 3-й верстѣ—шириной въ 3 шага, хотя отъ дер. Чиндитыръ (10 верстъ) до дер. Чиндилиръ (17 вер.) имѣетъ ширину до 9 шаговъ, а отъ деревни Мисандяза (33 версты) до фанзы Эрдахеза (34 версты) суживается въ тропу. Участокъ дороги дер. Мидіанъ (7 дв. 3 к.) на 39-й верстѣ—ур. Силинвайза (76 верстъ) представляетъ замѣтную тропу. На участкѣ ур. Силинвайза (76 верстъ)—Литахеза (95½ верстъ) тропа едва лишь замѣтна и то привычному глазу китайца-проводника.

Участокъ Литахеза (95½ верстъ)—Шитоухедзы (109 верстъ) времянка, шириной 5—7 шаговъ.

Участокъ Шитоухедзы—Вейшу-хэ времянка, 5—7 шаговъ шириной, суживающаяся иногда до тропы, а мѣстами расширяющаяся до 12 шаговъ.

На участкѣ Вейшу-хэ (138 верстъ)—р. Ямбо-хэ (181 верста) замѣтная тропа.

Участокъ дороги р. Ямбо-хэ (181 верста)—дер. Луванмяодзы шириной 3 шага, малоѣзженъ.

Участокъ дороги Луванмяодзы (192 версты)—Унфангай (212 верстъ) ширина дороги 3 шага.

На участкѣ Унфангай (212 верстъ)—Падядзы (262 версты) дорога расширяется до 9 шаговъ.

Участокъ дороги Падядзы—Аже-хэ—Харбинъ—12 шаговъ, а отъ Аже-хэ болѣе.

Въ общемъ ширина дороги и мѣстность по сторонамъ не позволяютъ въ случаѣ нужды сократить глубину колонны, исключая участка Аже-хэ—Харбинъ.

Дорога Нингута—Лудитунъ—Лидахеза—Вейшу-хэ—Луванмяодзы—Падядзы—Аже-хэ—Харбинъ имѣетъ общее направленіе на сѣверо-западъ; въ частности дорога на участкѣ Нингута—Лудитунъ почти на западъ, уклоняясь однако къ сѣверо-западу; отъ дер. Лудитунъ дорога до ст. Лидахеза поворачиваетъ на сѣверо-западъ; отъ ст. Лидахеза до Вейшу-хэ дорога тянется на сѣверо-западъ, а отъ Вейшу-хэ къ Луванмяодзы идетъ прямо на западъ, сохраняя это направленіе до переправы на р. Вейшу-хэ, откуда до Падядзы поворачиваетъ на сѣверо-

*) Развѣдка офицеровъ штаба тыла Маньчжурскихъ армій. 1905 г.

западъ; отъ Падядзы до Аже-хэ дорога идетъ въ сѣверномъ направленіи, а отъ Аже-хэ до Харбина тянется на сѣверо-западъ.

На участкѣ дороги Нингута—Лудитунъ (35 верстъ) грунтъ глинистый съ примѣсью песка, встрѣчаются болотистыя мѣста, но въ общемъ по своему свойству грунтъ дороги удобенъ для движенія.

На участѣ дороги Лудитунъ (35 верстъ)—Силинвайза (76½ верстъ) грунтъ дороги до 44-й версты твердый, далѣе дѣлается рыхлымъ, мѣстами болотистымъ, особенно вязокъ на 53-й верстѣ, гдѣ тропа проходитъ по склону горы.

На участкѣ Силинвайза (76½ верстъ)—Лидахеза (95 верстъ) грунтъ твердый, мѣстами каменистый, хотя есть вязкія болотистыя мѣста.

На участкѣ Лидахеза—Вейшу-хэ грунтъ болотистый, неудобный для движенія войскъ, исключая *девятиверстнаго* участка Лидахеза—Шитоухедзы, гдѣ грунтъ твердъ, удобенъ для движенія.

На участкѣ Вейшу-хэ (138 верстъ) до р. Ямбо-хэ (181 верста) грунтъ топко-вязкій, сплошная шестиверстная трясина между 166-й вер. и 172-й, а также болото почти сплошное между 172-й вер. и 181-й. Тропа на этомъ участкѣ въ лѣтнее время проходима только для пѣхоты; въ зимнее время движеніе конницы и обоза вполнѣ возможно.

На участкѣ р. Ямбо-хэ (181 верста)—Луанванмяодзы (192 версты) тропа обращается въ дорогу, грунтъ дѣлается тверже, но каждую версту пересѣкаетъ примѣрно 4 болота. Въ общемъ дорога затруднительна для движенія конницы, а тѣмъ болѣе для обозовъ.

На участкѣ Луанванмяодзы (192 версты)—Унфангай (212 верстъ) грунтъ дороги носитъ тотъ же характеръ, что на предыдущемъ участкѣ, но болѣе твердъ; движеніе конницы вполнѣ возможно.

На участкѣ Унфангай (212 верстъ)—Падядзы (262 версты) грунтъ суглинистый, дорога хорошая, удобна по своимъ свойствамъ для движенія и обозовъ.

На участкѣ Падядзы (262 версты)—Харбинъ (343 версты) грунтъ глинисто-черноземный, вязкій; дорога съ глубокими колеями; во время періода дождей, какъ всѣ южно-маньчжурскія дороги, составитъ большое затрудненіе для движенія войскъ и обозовъ.

Въ общемъ по свойству грунта дорога на большомъ своемъ протяженіи удобна для движенія, исключая 148-верстнаго участка, лежащаго въ тайгѣ отъ 44-й до 192-й вер., гдѣ движеніе весьма затруднительно, а мѣстами для обозовъ и даже конницы невозможно *).

Мѣстность, по которой проходитъ дорога—тропа Нингута, имѣетъ до меридіана, проходящаго между ст. ст. Гаолиндза и Лидахеза, общее повышеніе на западъ, отъ этого же меридіана начинается на востокъ пониженіе мѣстности. Въ общемъ мѣстность носитъ гористый харак-

*) Эти мѣста мной пройдены съ коннымъ разъѣздомъ, лошади велись въ поводу, дѣлали громадныя усилія, чтобы выкарабкаться изъ трясинъ.

теръ и только отъ Пейлюдидяна (на 248-й верстѣ) начинаетъ принимать равнинный характеръ.

Въ частности на различныхъ участкахъ дороги рельефъ слѣдующій:

1) На участкѣ Нингута—Лидитунъ дорога прорѣзываетъ горы Чанлинза; на 4-й верстѣ вступаетъ въ долину, по которой тянется болѣе двухъ верстъ, затѣмъ на 5-й верстѣ подымается на высокій съ крутымъ подъемомъ перевалъ, спускъ съ котораго болѣе пологъ; движеніе затруднительно; на 6-й верстѣ вновь дорога подымается на перевалъ, менѣе крутой и высокій, чѣмъ предыдущій; спускъ съ перевала незатруднителенъ, далѣе дорога идетъ по долинѣ на протяженіи 12 верстъ, до перевала на 18-й верстѣ; высоты, образующія долину, отроги хребта Чанлинза, весьма высоки, скаты ихъ до 30° крутизны, а мѣстами скалисты; на 22-й верстѣ дорога вновь подымается на перевалъ и идетъ по хребту отрога Чанлинза, полого спускающемуся къ ручью у д. Мидингоу (13 дв.). На 28-й верстѣ этотъ хребтикъ сопровождается съ обѣихъ сторонъ рельефными долинами, противоположные берега которыхъ высоки и повидимому командуютъ хребтикомъ. Отъ дер. Мидингоу (13 дв.) дорога пересѣкаетъ невысокое плато, спускаясь съ послѣдняго къ переправѣ на р. Халин-хэ; далѣе на протяженіи 5 верстъ до Лидитуня дорога тянется по низинѣ, составляющей долину системы р. Халин-хэ.

2) На участкѣ Лудитунъ—ур. Силинвайза, до 39 верстъ, дорога проходитъ по долинѣ р. Мидіан-хэ; съ 39-й версты подымается по сравнительно пологой лощинѣ до перевала на 42-й верстѣ; далѣе дорога проходитъ по склонамъ хребтовъ, постепенно спускаясь въ долины и подымаясь на склоны. Спуски и подъемы незатруднительны. На 54-й верстѣ, послѣ перехода черезъ ручей, дорога входитъ въ узкую долину р. Мидіан-хэ, лѣвый берегъ которой отвѣсенъ и скалистъ; долина завалена глыбами камня, сорвавшимися со скалъ. Правый берегъ высокъ и покрытъ лѣсомъ.

Отъ 54-й версты дорога идетъ по долинѣ рѣки Мидіан-хэ; высоты, образующія долину, высоки, покрыты лѣсомъ, нѣкоторыя скалисты; до 63-й версты командованіе береговъ долины перемѣнное; съ 63-й версты командуетъ южный берегъ долины.

На 63-й верстѣ дорога идетъ по скату высокой горы, подъемъ и спускъ съ которой затруднительны, вслѣдствіе массы глыбъ камня и болотистости ската.

3) На участкѣ Силинвайза—Лидахеза дорога прорѣзываетъ горный хребетъ Джаньгуаньцайлинъ, она идетъ по крутымъ скатамъ горъ и на 63-й верстѣ подымается на перевалъ, откуда спускается въ долину р. Мидіан-хэ, засимъ на 87-й верстѣ подымается на самый высокій перевалъ, лежащій на водораздѣльномъ, повидимому, главномъ,

хребтѣ; подъемы и спуски очень затруднительны; такіе же подъемы и спуски и на хребтѣ, подходящемъ къ желѣзной дорогѣ.

4) На участкѣ Лидахеза—Вейшу-хэ дорога идетъ по долинѣ; горы, окаймляющія ее, становятся замѣтно ниже и отъ Шитоухедзы, удаляясь отъ дороги, уширяютъ долину болѣе чѣмъ на три версты.

5) На участкѣ Вейшу-хэ—Луанванмяодзы рельефъ въ общемъ слабо выраженъ; высокія горы только въ сторонѣ дорогъ, не менѣе какъ въ верстѣ; дорога съ 138-й версты идетъ по длиннымъ узкимъ хребтикамъ или скатамъ ихъ, пересѣкая отдѣляющія лощинки съ болотистыми ручьями; съ 157-й версты дорога, спустившись въ довольно крутую лощину, тянется по ней 1½ версты; спуски и подъемы незатруднительны. Съ 158-й до 163-й версты дорога проходитъ по долинѣ р. Шахедзы. Правый берегъ возвышенъ и подходитъ къ рѣкѣ, а на 24-й верстѣ спускается скалами; но въ общемъ этотъ правый (сѣверный) берегъ невысокъ.

Съ 163-й версты дорога втягивается въ болотистую лощину, переходящую на 164-й верстѣ въ рѣзко выраженное ущелье, и на 165-й верстѣ пересѣкаетъ узкій перевалъ Лоэлинъ, послѣ чего спускается въ болотистую долину р. Сяошиту-хэ, нагорные берега которой невысоки и отходятъ на нѣсколько верстъ, и только на 168-й верстѣ правый берегъ подходитъ къ рѣкѣ (на ½ вер.), а затѣмъ вновь удаляется. На 170-й верстѣ къ рѣкѣ подходитъ лѣвый берегъ; онъ представляетъ рядъ невысокихъ холмовъ; съ 184-ю версты по 190-ю версту къ рѣкѣ Тани-хэ, по долинѣ которой проходитъ дорога, подходитъ правый нагорный берегъ, онъ высокъ и покрытъ лѣсомъ.

6) На участкѣ Луанванмяодзы—Палиганъ дорога идетъ сначала по долинѣ р. Тани-хэ, а съ 206-й версты по долинѣ р. Вейшу-хэ. Высоты лѣваго берега долинъ отдалены до 1½ версты, онѣ невысоки и пологи; высоты праваго берега высоки, мѣстами круты, покрыты тайгой, дорога при впаденіи р. Тани-хэ въ Вейшу-хэ переходитъ на правый берегъ Вейшу-хэ и идетъ у самой подошвы высотъ, подымаясь мѣстами на пологій скатъ; правобережныя высоты тянутся до 222-й версты въ ½—1 вер. отъ рѣки, послѣ чего круто поворачиваютъ на сѣверъ и отходятъ на нѣсколько верстъ; дорога же до 137-й версты идетъ по мѣстности со слабовыраженнымъ рельефомъ.

7) На участкѣ Палиганъ (237 верстъ)—Падядзы (262 версты) дорога первыя 4 версты идетъ по узкому невысокому хребтику, изрѣзанному узкими лощинами; спустившись въ долину, полверсты шириной, дорога входитъ въ лощину, образуемую высокими горами Икосанъ, Пэйшань. Подъемъ на перевалъ Тайпинлинъ (длина 4 версты) незатруднителенъ, наоборотъ, спускъ крутой и трудный. Перевалъ Тайпинлинъ составляетъ узелъ высокихъ крутыхъ горъ, расходящихся отъ него: на югъ тянутся горы Икосанъ, Тоушуго; на востокъ—хребетъ Пэйшань; на сѣверъ—хребетъ Цобинганъ и на западъ—

хребетъ Пейшилаза. Гора Икосанъ скалиста; съ 249-й версты дорога идетъ по мѣстности почти равниннаго характера.

8) На участкѣ Падядзы (272 версты)—Харбинъ дорога прорѣзываетъ всхолмленную мѣстность, рельефъ выраженъ характерно, особенно между Аже-хэ (301 вер.) и Цоушулиндзы (331 вер.).

На 30-й верстѣ дорога пересѣкаетъ рѣку Хайлин-хэ, шириной 35 саженъ, глубиной 5 аршинъ, скорость теченія 8 футовъ въ секунду, дно песчаное. Надольные берега пологи, поросли кустами. Правый нагорный берегъ подходитъ на 1/2 версты, онъ достаточно высокъ; лѣвый берегъ удаленъ на нѣсколько верстъ. Переправа вплавь.

На 31-й верстѣ два протока: первый—шириной 10 саженъ, глубиной 2 аршина, скорость теченія 5 футовъ въ секунду, дно песчаное; второй—шириной 7 саженъ, глубиной до 1 1/2 аршина, скорость 1 1/2 фута. Берега обоихъ протоковъ до аршина высоты.

На 34-й верстѣ р. Эрдахеза—шириной 8 саженъ, глубиной 1 аршинъ, скорость теченія 1 1/2 фута, дно песчаное.

На 35-й верстѣ р. Миніан-хэ—шириной 15 саженъ, глубиной два аршина, скорость теченія 8 футовъ, дно—галька. Надольные берега низки, поросли кустами и деревьями, эти берега высотой до аршина. Нагорные берега: правый и лѣвый отходятъ на нѣсколько верстъ, въ сторону.

Съ 53-й версты дорога идетъ по долинѣ р. Мидіан-хэ, по ея лѣвому берегу; здѣсь Мидіан-хэ шириной 10 саженъ, теченіе 12 футовъ въ секунду, глубина незначительна, русло рѣки заполнено большими глыбами камня, которыя образуютъ пороги; вода съ шумомъ и пѣной разбивается о камни.

На 75-й верстѣ дорога пересѣкаетъ р. Мидіан-хэ, которая шириной около 3 саженъ; берега рѣки обрывисты, на 83-й верстѣ вновь дорога переходитъ на другой берегъ этой же рѣки, ширина которой до 4 саженъ, глубина по колѣно лошади, дно каменистое, теченіе свыше 6 футовъ. Надольные берега невысоки, лѣвый болотистъ.

На всемъ протяженіи съ 34-й вер. по 83-й, дорога пересѣкаетъ ручьи и рѣчки, впадающіе въ Мидіан-хэ, такъ, на 53-й верстѣ болотистый ручей, рѣка Латахеза на 71-й верстѣ, безымянные ручьи на 76-й, 77-й, 79-й и 81-й вер. На 120-й верстѣ р. Май-хэ — ширина 8 саженъ, глубина 4 аршина, дно песчаное, скорость теченія 6 футовъ; дорога идетъ по лѣвому берегу рѣки, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ въ 5—6 шагахъ; притоки р. Май-хэ: р. Ханыхэра на 123 вер. — ширина 6 саженъ, глубина 3 1/2 аршина, дно каменистое, скорость теченія 6 футовъ; р. Вайша-хэ, ширина 8 саженъ, глубина 6 аршинъ, дно песчаное, скорость теченія 5 футовъ.

На 147-й верстѣ рѣка Талин-хэ, ширина 3 сажени, глубина 1 1/2 аршина, скорость 1 1/2 фута въ секунду, дно каменистое, берега низкіе и топкіе.

На 163 верстѣ рѣка Шахедза, шириной 2 сажени, дно песчаное, скорость 1 1/2 фута въ секунду.

Съ 165 по 173 вер. дорога идетъ вдоль р. Сяошиту-хэ, пересѣкая ее на 166 верстѣ и на 169, откуда дорога тянется по лѣвому берегу рѣки. Ширина 2 сажени, глубина 1 аршинъ, берега топкіе затрудняютъ переправу.

На 176 верстѣ р. Тани-хэ ширина 5 саженъ, глубина 1 футъ, дно песчаное, скорость теченія 4 фута въ секунду, надольные берега до 2 аршинъ высоты, покрыты лѣсомъ.

Съ 182 версты по 206 версту дорога идетъ лѣвымъ берегомъ р. Тани-хэ.

Рѣка Тани-хэ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ подходитъ почти къ дорогѣ; лѣвый нагорный берегъ удаленъ на нѣсколько верстъ, а правый подходитъ къ самой рѣкѣ на пространствѣ отъ 184 версты по 190 версту.

Высоты праваго нагорнаго берега лѣсисты и высоки; долина лѣваго берега открыта болѣе чѣмъ на 1 версту и болотиста.

На 206 верстѣ р. Тани-хэ впадаетъ въ р. Вейшу-хэ; здѣсь размѣры рѣки слѣдующіе: ширина 11 саженъ, глубина 7 футовъ, теченіе 3 ф. въ секунду, дно песчаное, правый надольный берегъ обрывистъ въ 2 аршина, лѣвый пологій; оба берега поросли мелкимъ кустарникомъ; долина рѣки до 2 верстъ шириной; правый нагорный берегъ командуетъ лѣвымъ.

Притоки р. Тани-хэ: а) на 162 верстѣ р. Ямбо-хэ шириной 2 1/2 сажени, глубиной 1 1/2 фута, дно песчаное, скорость теченія 3 фута въ секунду, надольные берега высотой до 2 аршинъ, правый берегъ лѣсистъ; лѣвый берегъ открытъ.

б) На 192 верстѣ р. Сяошин-хэ, шириной 3 1/2 сажени, глубиной 3 фута, скорость теченія 3 фута въ секунду, дно песчаное, надольные берега не выше аршина.

Съ 206 версты дорога проходитъ у подошвы нагорнаго берега р. Вейшу-хэ; эта рѣка шириной до 12 саженъ, глубиной свыше 7 футовъ, дно песчаное, скорость теченія болѣе 3 футовъ въ секунду, долина рѣки болотиста.

Кромѣ вышеупомянутыхъ рѣкъ дорога пересѣкаетъ рядъ небольшихъ горныхъ ручьевъ: на 3, 6, 8, 13, 14, 16, 141, 143, 145, 153, 154, 155, 159, а также ручьи на 293, 294, 297, 300, 304 верстахъ.

Эти всѣ ручьи ничтожны, неглубоки, шириной до 1 1/2 сажени; наиболѣе замѣчательны на 89 и 90 верстахъ, а также на 300 верстѣ и на 304 верстѣ; ручьи на 89 верстѣ и 90 верстѣ—горные, съ быстрымъ теченіемъ; ручей на 300 верстѣ течетъ въ балкѣ, берега которой вышиной болѣе 3 саженъ; ручей на 204 верстѣ—топокъ.

а) *Мосты:* на 8 верстѣ въ 1 сажень, у дер. Чиндитыръ; 2 моста на времянкѣ.

На 192 верстѣ мостъ въ 4 сажени, прочный на сваяхъ черезъ

рѣку Сяошин-хэ; на 300 верстѣ у Аже-хэ прочный мостъ на сваяхъ въ 12 саженъ; на 303 верстѣ прочный мостъ въ 8 саженъ.

б) *Паромы, лодки:* на р. Хайлин-хэ небольшая лодка можетъ перевезти 8 людей; лошади вплавь на р. Талин-хэ.

На 176 верстѣ небольшая лодка подымаетъ 5 лошадей; на 206 верстѣ паромъ изъ двухъ лодокъ подымаетъ 8 всадниковъ или одно орудіе.

На 31 верстѣ черезъ протоки—глубокіе, выше брюха лошади.

На 34 верстѣ на р. Эрдахеза—глубина по колѣно лошади.

На р. Мидіан-хэ—у Лидитуна по колѣно лошади.

На р. Талин-хэ—ниже колѣна лошади.

На р. Шахедза—по ступни лошади.

На р. Сяошиту-хэ (166 и 169 вер.) ниже колѣна лошади, но броды затруднительны благодаря топкости береговъ.

На р. Талин-хэ—по колѣно лошади.

На р. Ямбо-хэ—выше колѣна лошади.

На всемъ пути Нингута—Харбинъ озеръ нѣтъ, если не считать два небольшихъ озерка на 187 и 207 верстахъ. Зато мѣстность, по которой проходитъ дорога, изобилуетъ болотами, такъ, на участкѣ Нингута — Мидинангоу (19 верстъ) болотистыя мѣста встрѣчаются вдоль ручьевъ.

На участкѣ Лудитунъ (35 верстъ)—Силинвайза (76½ вер.) всѣ долины и лощины болотисты, но проходимы всадниками. На 63 верстѣ скатъ, повидимому съ гранитной подпочвой—весьма болотистъ.

На участкѣ Силинвайза (76½ верстъ)—Лидахеза (95½ верстъ) болота на 84 верстѣ (на скатѣ горы) и на 90 верстѣ. На участкѣ Лидахеза (95½ вер.)—Вейшу-хэ (138 вер.) почти сплошное болотистое пространство отъ станціи Шитоухедзы (109 вер.) до ст. Вейшу-хэ (138 вер.).

На участкѣ Вейшу-хэ (138 вер.)—Луанванмяодзы (192 версты) дорога идетъ тайгой, которая болотиста, въ особенности почти сплошное болото съ 164 версты съ трясинами, мѣстами только заросшее березой.

На участкѣ Луанванмяодзы (192 версты)—Унфангай (212 верстъ) дорога прорѣзываетъ примѣрно на каждой верстѣ—4 болотистыхъ полосы.

На участкѣ Унфангай (212 верстъ)—Палиганъ (237 верстъ) болота встрѣчаются рѣже, они имѣются на 215 верстѣ, на 220, на 222, на 223 и 234 верстахъ. Эти болота менѣе топки.

На дальнѣйшемъ пути болотъ не встрѣчается.

Въ общемъ участокъ Шитоухедзы—Унфангай, вслѣдствіе болотистости, весьма затруднителенъ для движенія войскъ, а тѣмъ болѣе обозовъ.

На участкѣ Нингута—Лудитунъ (35 вер.) мѣстность, по которой

проходитъ дорога, покрыта небольшими площадями кустарника, а также и небольшими рощами.

Эта растительность ютится на склонахъ высотъ, окаймляющихъ долины.

На участкѣ Лудитунъ (35 верстъ)—пороги Мидуан-хэ (54 версты) склоны горъ съ 38 версты покрыты мелкимъ орѣшникомъ, а съ 50 версты вершины горъ покрыты лѣсомъ.

На участкѣ 54 версты—74 версты всѣ вершины и скаты горъ праваго берега рѣки Мидіан-хэ покрыты лѣсомъ, при чемъ съ 66 версты правый берегъ—тайга.

Лѣсъ покрываетъ почти всѣ вершины и лѣвый берегъ рѣки, но лѣсъ тутъ болѣе рѣдокъ.

На участкѣ 74 версты — 96½ вер. сплошная тайга, отличный строевой лѣсъ, ясени въ 4 обхвата, могучіе дубы, бархатныя деревья, кедры, ліаны, дикій виноградъ и проч., масса бурелома, очень затрудняющаго движеніе по тропѣ.

Поляны: Силинвайза, Джамута и Лоэлинъ.

На участкѣ Лидахеза (96½ вер.)—Вейшу-хэ (138 вер.) по обѣимъ сторонамъ пути, идущаго по долинѣ, та же тайга.

На участкѣ Вейшу-хэ (138 вер.)—Луанванмяодзы (192 версты) тайга, не менѣе величественная, чѣмъ на 2 предыдущихъ участкахъ; вначалѣ встрѣчаются ясени и грабы въ 4 обхвата, но чѣмъ ближе къ Луанванмяодзы, тѣмъ рѣже лѣсъ, тѣмъ мельче деревья.

На этомъ участкѣ по желѣзнодорожной вѣткѣ Талин-хэ—просѣка; на 145 верстѣ тоже просѣка болѣе версты длиной и до 50 саженъ шириной; поляны встрѣчаются на 161, 162, 174 верстахъ. Кромѣ того трехверстная поляна съ 166 версты и одноверстная на 172 вер.; обѣ слабо поросли березой; такая же поляна вдоль рѣки Тани-хэ до дер. Луанванмяодзы, она тянется на лѣвомъ берегу рѣки, шириной ½—1 верста.

На участкѣ Луанванмяодзы (182 версты)—Унфангай (212 вер.) правые нагорные берега рр. Тани-хэ, Вейшу-хэ покрываетъ тайга; лѣвые же покрыты перелѣсками и только вдали на горизонтѣ синѣетъ сплошной лѣсъ.

На участкѣ Унфангай (212 вер.)—Палиганъ (237 вер.) съ правой (сѣверной) стороны дороги на высотахъ тайга, которая съ 225 версты круто удаляется къ сѣверу.

На дальнѣйшемъ пути мѣстность покрыта въ большомъ количествѣ группами деревьевъ и площадями кустарника; такой же характеръ носитъ мѣстность съ южной стороны дороги.

На участкѣ Палиганъ (237 верстъ) — перевалъ Тайпинлинъ (248 вер.) 11-верстное пространство почти сплошь занятое лѣсомъ.

На участкѣ перевала Тайпинлинъ (248 вер.)—Падядзы (262 вер.) половина всей площади, окружающей мѣстности заполнена мелкимъ лѣсомъ и кустарниками.

На участкѣ Падядзы (262 вер.) — Аже-хэ (301 вер.) мѣстность открытая, но повсюду разбросаны небольшія группы деревьевъ и кустовъ.

40-верстный участокъ Аже-хэ (301 вер.)—Харбинъ безлѣсенъ, группы деревьевъ встрѣчаются, но очень рѣдки. Въ общемъ дорога Нингута—Харбинъ на большемъ своемъ протяженіи (262 вер.) изобилуетъ лѣсомъ, и только послѣдній 40-верстный участокъ совершенно безлѣсенъ, а потому недостатка въ строевомъ матеріалѣ и топливѣ войска не встрѣтятъ.

На участкѣ Нингута—Мидіанъ (39 вер.) всюду съ обѣихъ сторонъ дороги, по долинамъ и пологимъ скатамъ тянутся поля чумизы, гаоляна, пшеницы, овса, ячменя и мака, кукурузы, гречихи, бобовъ, проса; почва очень хорошая.

Ячмень даетъ самъ-70, овесъ, если вѣрить жителямъ, самъ-80, чумиза еще болѣе. Изъ зерновыхъ продуктовъ сѣютъ наиболѣе ячмень, затѣмъ овесъ, просо, чумизу. Изъ овощей мной замѣчены посѣвы: тыквы, огурцовъ, чеснока, лука, перца, фасоли и рѣдьки. Несмотря на очень плодородную почву долины р. Мидіан-хэ, посѣвныя площади деревень незначительны; объясняется это боязнью набѣговъ хунхузовъ.

На участкѣ Мидіанъ (39 вер.)—входъ въ тайгу (74 вер.) посѣвныя площади отсутствуютъ. Съ 74 вер.—Луанванмяодзы (192 версты) тайга; рубка лѣса ведется по желѣзнодорожной вѣткѣ Вейшу-хэ; рубка носитъ хищническій характеръ: громадныя строевыя деревья рубятся на дрова.

На участкѣ Луанванмяодзы (192 вер.)—Унфангай (212 вер.) посѣвная площадь только у деревушекъ, она незначительна; сѣютъ главнымъ образомъ кукурузу, ячмень; овса совсѣмъ не сѣютъ; пшеницы и чумизы мало, покупаютъ въ Учантинѣ и Сяошанцахъ. Сѣно плохое. По свойствамъ почвъ и благодаря обилію выпадающихъ дождей, урожаи плохіе.

На участкѣ Унфангай (212 вер.)—Падядзы (262 вер.) посѣвная площадь увеличивается, но она все же менѣе нераспаханной площади. Сѣютъ много кукурузы, гаоляна, чумизы и овощей.

На участкѣ Падядзы (262 вер.) — Харбинъ почва по мѣрѣ приближенія къ Харбину становится все лучше и лучше и въ общемъ очень хорошая. Нераспаханныхъ полей не встрѣчается, вся мѣстность занята посѣвами.

Въ общемъ изъ 343 верстъ пути половина дороги (173 вер.) проходитъ по мѣстности некультурной, въ которой войска не найдутъ никакихъ продовольственныхъ запасовъ.

На остальномъ пути въ Нингутскомъ и Ажехинскомъ раіонахъ войска на мѣстныя средства могутъ разсчитывать.

1) Нингута—Хайлинъ—времянка—Харбинъ. Эта дорога, хотя

еще не разработана, но единственная, по которой нынѣ возможно движеніе отряда изъ трехъ родовъ оружія.

2) Нингута—Цунхэкайди—Учантинъ—Лалинъ—Харбинъ. Этотъ путь на участкѣ Нингута — Цунхэкайди представляетъ лишь едва замѣтную тропу, по которой движеніе войскъ невозможно. Необходимо разработать дорогу, проложить гати, расчистить тайгу, устроить этапы. Участокъ же дороги Учантинъ—Харбинъ хорошая дорога.

Пути, связывающіе желѣзную дорогу (времянку, идущую параллельно желѣзной дорогѣ), слѣдующіе:

1) Лудитунъ—Шанши; на кроки обрекогносцированы три дороги: восточная, наиболѣе короткая (15 вер.), слишкомъ болотиста, потребуетъ большихъ исправленій; западная, наиболѣе длинная (21 верста), неудобна, такъ какъ придется разрабатывать подъемы и спуски, а также прокладывать много гатей. Наиболѣе удобенъ средній путь (17 верстъ), потребующій меньше затратъ по исправленію, въ общемъ онъ сносенъ.

2) Отъ поляны Джамута до ст. Гаолинзы, 5—7 верстъ, имѣется тропа, которая однако мной не найдена.

Существованіе тропы подтвердили мои нижніе чины разъѣзда, которые были когда-то на этой полянѣ; эту тропу въ случаѣ нужды можно будетъ разработать, хотя потребуется на это большія затраты.

3) Устье р. Ямбо-хэ—Иманьпо (26 вер.), тропа весьма болотистая, трудно проходимая лѣтомъ для всадниковъ; при разработкѣ ея она можетъ служить дорогой для связи и подвоза запаса.

4) Эрдахедзы или Палиганъ — ст. Маошань (31 вер.), дорога черезъ тайгу, требуетъ крупныхъ исправленій.

5) Падядзы—ст. Сяофынсалинъ (28 верстъ), дороги требуютъ исправленія.

Въ общемъ пути связи съ желѣзной дорогой и времянкой имѣются; исправленіе ихъ будетъ необходимо, такъ какъ по нимъ будутъ слѣдовать въ этапы какъ запасы продовольствія, такъ и необходимые огнестрѣльные припасы.

Во время рекогносцировки выяснилось, что чины пограничной стражи или слабо ознакомлены или даже совсѣмъ не знаютъ пути въ тайгѣ, въ виду этого на нихъ нельзя разсчитывать, необходимо будетъ при разработкѣ пути прибѣгнуть къ найму проводниковъ. Для дороги Лудитунъ — Лидахеза проводниками могутъ служить: Чжансицай изъ деревни Лидитунъ и Лусіафу изъ деревни Лудипейшанъ; въ этихъ же деревняхъ можно найти проводника и къ Цунхэкайди. Для дороги Вейшу-хэ—Луанванмяодзы проводникомъ можетъ служить аптекарь, онъ же китайскій докторъ Лихэю изъ Вейшу-хэ.

Нингута	40 тысячъ жителей.			
Сишангаръ	3 версты	3 двора	2 колодца	
Шели	3 „	6 „	2 „	
Сяопалингоу	7½ „	8 „	2 „	
Чиндитыръ	9 „	11 „	1 „	
Венчунъ	13 „	14 „	4 „	
Чиндилиръ	17 „	9 „	2 „	
Мидинангоу	19 „	2 „	1 „	
Мидинангоу	28 „	13 „	1 „	
Сандяза	30 „	3 „	1 „	
Миди	31 „	4 „	2 „	
Мидіансисандяза	33 „	4 „	2 „	
Лудитунъ	35 „	15 „	2 „	
Мидіанъ (Лудипейшанъ—Мидипейшанъ—Пыдяцза).	39 „	7 „	3 „	
Силинвайза	76 „	1 охотничья фанза.		
Лидахеза	95½ „	станція.		
Разъѣздъ Тутахеза . . .	104 „	разъѣздъ.		
Станція Шитоухедзы . . .	109 „	станція.		
Заст. Рябчикъ	114 „	застава погран. стражи		
Заст. Хамыхера	123 „	застава.		
Разъѣздъ Яблоня	118 „	разъѣздъ.		
Разъѣздъ Казанцевъ . . .	128 „	разъѣздъ.		
Заст. Суентай	133 „	застава погран. стражи.		
Вейшу-хэ	138 „	станція и китайскій поселокъ.		
Постъ Талин-хэ	152 „	4 фанзы	2 колодца	
Фанза на полянѣ	160 „	1 „	— „	
Фанза на полянѣ у рѣки Шахедзы	162 „	1 фанза		
Джиндидянъ	176 „	1 „		
Вандитуръ.	181 „	1 „		
Вандитуръ.	190 „	2 двора		
Шундяденъ	191 „	1 „		
Луанванмяодзы	192 „	11 „ импань и	5 колодц.	
Джандіопа	194 „	1 „	1 „	
Судіопа	195 „	2 „	1 „	
Фандутинъ	196 „	1 „	1 „	
Чинцагоу	197 „	2 „	2 „	
Яндидянъ	198 „	2 „	2 „	
Тунхедао	199 „	2 „	1 „	
Тындядянъ	200 „	5 „	2 „	
Ванговеръ.	201 „	3 „	2 „	
Лидатуръ	202 „	3 „	1 „	
Людидянъ	202 „	1 „	1 „	

Джиндидянъ	203 версты	4 двора	3 колодца
Юдитуръ	203 „	2 „	1 „
Нихедясиндза (Синдятуръ) .	204 „	1 „	1 „
Фандитуръ	205 „	5 „	3 „
Тайпинсанъ (Сяхотинсанъ) .	207 „	5 „	2 „
Сялюдитенъ	208 „	5 „	1 „
Синанмно	209 „	4 „	2 „
Таентунъ	209 „	8 „	3 „
Хаунтай	210 „	6 „	1 „
Тадявайса	211 „	2 „	1 „
Унфангай	212 „	12 „	7 „
Лидипаупу	213 „	2 „	1 „
Фузатынъ	214 „	4 „	2 „
Шидидянъ	214 „	11 „	2 „
Шидидянъ	215 „	7 „	1 „
Сахетунъ	216 „	7 „	1 „
Шаутуръ	217 „	12 „	2 „
Сытахеза	219 „	20 „	10 „
Сантахеза	222 „	52 „	18 „
Эрдахеза	229 „	82 „	27 „
Сюгитуръ	231 „	8 „	2 „
Лидитуръ	232 „	импань	— „
Тутахеза	233 „	20 дворовъ	8 „
Палиганъ	237 „	2 „	2 „
Палиганъ	238 „	2 „	2 „
Икосунъ	243 „	3 „	2 „
Фудидянъ	244 „	3 „	2 „
Людидянъ	244 „	3 „	2 „
Фыншуйлинъ	246 „	4 „	— „
Пейлюдидянъ	248 „	2 „	1 „
Слюдохинза	249 „	2 „	1 „
Зудиганъ	249 „	1 „	— „
Цайпигуанъ	251 „	5 „	2 „
Дянти-хэ	252 „	2 „	— „
Тапандау	253 „	4 „	2 „
Диндяганъ	255 „	8 „	3 „
Кхандьялу	257 „	35 „	10 „
Пандифанъ	259 „	9 „	2 „
Ердагоу	260 „	11 „	3 „
Падядзы	262 „	100 „	25 „
Ліудяза	265 „	15 „	7 „
Падитанфа	266 „	5 „	1 „
Зудитанфа	266 „	7 „	2 „
Малугоу	267 „	28 „	3 „
Хамалигоу	268 „	15 „	4 „

Тагоу	269	верстъ	18	дворовъ	4	колодца
Эрдолинза	272	„	30	„	6	„
Хейнутуръ	278	„	13	„	1	„
Учантенъ	280	„	7	„	2	„
Сяочинанъ	281	„	5	„	1	„
Дансюди-хэ	282	„	5	„	2	„
Кундіуфа	284	„	6	„	1	„
Пахучжантунь	285	„	14	„	2	„
Юнфатыръ	286	„	9	„	3	„
Манюфыръ	287	„	12	„	2	„
Эрдахеза	289	„	18	„	5	„
Эрдахеза	291	„	50	„	15	„
Пайдіуфа	293	„	9	„	4	„
Пайченза	295	„	34	„	9	„
Дянтитуръ	298	„	4	„	1	„
Дяндимофанъ	299	„	10	„	3	„
Хотятунь	300	„	(предмѣстье Аже-хэ).			
Аже-хэ	301	„		„	„	
Тайпингоу	309	„	18	дворовъ	3	колодца
Хвадикоза	313	„	20	„	1	„
Выдашаошигоу	314	„	6	„	2	„
Байгіюфа	315	„	12	„	2	„
Ліудимадядза	318	„	4	„	1	„
Холотурлъ (Холотунь) . .	320	„	19	„	7	„
Діечуанцза	325	„	35	„	5	„
Сундитурлъ	329	„	8	„	3	„
Цоушулиндза	331	„	10	„	3	„
Тафанчинъ	334	„	—	„	—	„
Старый Харбинъ	339	„	—	„	—	„
Новый Харбинъ	343	„	—	„	—	„

На участкѣ Нингута—Лудитунъ населеніе сравнительно рѣдкое; наиболѣе населены окрестности Нингуты и окрестности Лудитуна; поселки мелки и разбросаны. Жители Маньчжуріи зажиточны.

На участкѣ Лудитунъ—Луанванмяодзы поселенія отсутствуютъ, исключая Шитахедзы и Вейшу-хэ.

На участкѣ Луанванмяодзы—Падядзы населенные пункты очень часты, черезъ 1—2 версты; они малы, разбросаны; по сторонамъ дороги ютятся отдѣльныя фанзы и небольшія селенія, по мѣрѣ приближенія къ Падядзамъ населенность увеличивается. Жители маньчжуры, но встрѣчаются и китайцы. Жители окрестностей Падядзы зажиточны.

На участкѣ Падядзы—Аже-хэ—Харбинъ. Населенные пункты встрѣчаются рѣже, но они болѣе крупны. Жители Маньчжуріи зажиточны. Въ Аже-хэ много китайцевъ. Въ общемъ 153 версты участокъ

безлюденъ; на мѣстныхъ рабочихъ, а также на перевозочныя средства нельзя разсчитывать; на остальномъ пространствѣ въ рабочихъ рукахъ и мѣстныхъ средствахъ недостатка не будетъ.

Маньчжуры вѣжливы, обращеніе съ ними не потребуетъ суровыхъ мѣръ, всѣ требованія исполняютъ охотно. Жители страдаютъ отъ набѣговъ хунхузовъ и въ русскихъ видятъ спасительную силу, о чемъ мной говорится въ прилагаемомъ докладѣ о настроеніи жителей. Высоты къ западу отъ Аже-хэ.

На 28 верстѣ на высотахъ у Мидингоу; на 39 вер. съ хорошимъ обстрѣломъ; лѣвый флангъ обходится.

На 170 и 171 вер. на высотахъ у Тагоу; на 293 вер. у Пайдіуфы; на 295 вер. у Пайчензы; на 207 верстѣ.

Перевалъ на 5 верстѣ; на 66 верстѣ для обстрѣла дефиле; на 76 верстѣ.

Повсюду на участкѣ Луанванмяодзы — Падядзы.

Кромѣ того въ тайгѣ можно развить съ большимъ успѣхомъ веденіе партизанской войны; повсюду отличныя мѣста для засадъ.

У Нингуты, на участкѣ Нингуты и Мидинангоу (19 вер.) биваки по мѣстнымъ условіямъ могутъ быть только сосредоточенными.

У Лудитуна (35 вер.) на лѣвомъ берегу р. Мидіан-хэ; топливо и вода въ изобиліи, фуража много лѣтомъ.

На участкѣ Лудитунъ (35 вер.) — пороги р. Мидіан-хэ биваки вдоль узкой долины лѣваго берега Мидіан-хэ; топливо и вода въ изобиліи, а лѣтомъ много сѣна.

На участкѣ р. Мидіан-хэ — ур. Силинвайза бивакъ у входа въ тайгу (74 вер.).

Необходимо разработать дорогу къ рѣчкѣ; лѣтомъ много сѣна.

На полянахъ Джамута и Лоуэлинъ у станціи Шитахезы и Вейшу-хэ биваки въ каждомъ пунктѣ для 2 корпусовъ.

На участкѣ Вейшу-хэ (138 вер.)—Луанванмяодзы биваки только по желѣзнодорожной вѣткѣ (съ 10 по 14 вер.), на просѣкѣ (15—16 верстъ), на 178½ верстѣ (возлѣ фанзы), 180 вер., на участкѣ Луанванмяодзы (192 вер.). — Падядзы (262 вер.) биваки съ 264 по 274 вер., въ Эрдахезѣ (289 вер.).

На участкѣ Падядзы—Харбинъ биваки у дер. Манюфыръ (рѣка Аже-хэ въ 2½ вер.), Аже-хэ, Холотунь (Холотурлъ), Харбинъ.

1) Въ деревнѣ Лудитунъ (35 вер.) подвозъ по 14-вер. дорогѣ изъ ст. Шанши.

2) На полянѣ Джамута подвозъ отъ ст. Гаолиндзы, если будетъ найдено необходимымъ провести дорогу.

3) Ст. Шитахедзы или Вейшу-хэ (138 вер.).

4) Постъ Талин-хэ (152 вер.).

5) Луанванмяодзы (192 вер.); подвозъ изъ Импаньпо.

6) Эрдахеза; мѣстныя средства или подвозъ отъ ст. Маоэршань.

7) Падядзы; подвозъ или отъ ст. Саолинза или лучше Аже-хэ.
8) Аже-хе.

I. Исправленіе дороги. Уширеніе дороги.

а) Нингута — Чиндитыръ — 9-верстный участокъ — уширить до 9 шаговъ.

б) 3-верстный участокъ (съ 14 по 17 вер.) уширить съ 3 до 9 шаговъ.

в) 16-верстный участокъ Мидингоу (19 вер.)—Лудитунъ (35 вер.)— уширить съ 3 до 9 шаговъ.

г) 4-верстный участокъ отъ Лудитуна (35 вер. до 43 вер.) уширить съ 3 до 9 шаговъ.

д) 26-верстный участокъ (186 по 212 вер.) — уширить дорогу съ 3 до 9 шаговъ.

II. Разработка дороги.

1) Съ 43 до 99 вер. разработать заново дорогу, при чемъ съ 74 вер. 25-вер. участокъ съ рубкой лѣса, выкорчевкой пней.

2) Съ 99 по 138 вер. построить 39-верстную дорогу, параллельную времянкѣ, примѣрно на разстояніи отъ нея 5—25 шаговъ.

3) Съ 138 по 186 вер. разработать заново 48-верстную дорогу, съ рубкой лѣса, выкорчевкой пней, насыпкой гатей.

III. Насыпка гатей.

а) На 19 вер. у Мидингоу — гать 4 сажени.

б) Три гати по 10 саж. каждая между р. Хайлин-хэ р. Эрдахеза.

в) На 162 вер.—гать 50 саж.

г) Съ 176 по 181 вер. 5-верстный участокъ, на которомъ необходимо насыпать гати въ разныхъ мѣстахъ, въ общемъ на $2^1/_2$ версты.

д) На 194 вер.—100 саж.
е) На 195 вер.—20 саж.
ж) На 199 вер.—150 саж.
з) На 203 вер.—30 саж.
и) На 205 вер.—10 саж.
к) На 207 вер.—25 саж.
л) На 210 вер.—4 саж.
м) На 211 вер.—22 саж.
н) На 214 вер.—30 саж.
о) На 216 вер.—20 саж.
п) На 218 вер.—5 саж.
р) На 220 вер.—40 саж.
с) На 233 вер.—200 саж.
т) На 234 вер.—5 саж.
у) На 238 вер.—5 саж.

ф) На 242 вер.—5 саж.
х) На 252 вер.—3 саж.
ч) На 257 вер.—5 саж.
ц) На 259 вер.—4 саж.
ш) На 269 вер.—3 саж.
щ) На 272 вер.—4 саж.
ъ) На 276 вер.—5 саж.
ы) На 278 вер.—3 саж.
ь) На 280 вер.—5 саж.
ѣ) На 304 вер.—20 саж.

IV. Уплотненіе дороги (хворостомъ, фашинникомъ).

1) На участкѣ Нингута—Мидингоу (19 вер.) въ разныхъ мѣстахъ уплотнить дорогу, заложивъ фашины вдоль ручейковъ примѣрно въ общемъ на 100 саж.

2) Между р. Эрдахеза и р. Мидіан-хэ у Лудитуна уплотнить въ разныхъ мѣстахъ фашинникомъ въ общемъ на 40 саж.

3) На 43 верстѣ—10 саж.
4) На 44 вер.—50° саж.
5) На 45 вер.—50°.
6) На 46 вер.—40°.
7) На 48 вер.—100°.
8) На 50 вер.—въ трехъ мѣстахъ 150 саж.
9) На 52 вер.—100°.
10) На 53 вер.—скатъ высоты на 250°.
11) На 60 вер.—45°.
12) На 61 вер.—50°.
13) На 62 и 63 вер.—400°.
14) На 64 вер.—15°.
15) На 65 вер.—въ двухъ мѣстахъ по 35°.
16) На 69, 70 и 71 вер.—1,000 саж.
17) На 74 вер. въ двухъ мѣстахъ по 25°.
18) На участкѣ 138—153 вер. уплотнить фашинами, хворостомъ почти весь участокъ.
19) На участкѣ съ 164 вер. по 173½ вер. уплотнить хворостомъ, деревомъ 9½ вер.
20) Съ 176 по 181 вер.—5 вер.
21) На участкѣ Луанванмяодзы—Унфангай, въ общемъ на 500°.
22) На 25-верстномъ участкѣ Унфангай—Палиганъ уплотнить дорогу, въ общемъ на 1,000°.
23) На участкѣ Палиганъ—Падядзы уплотнить дорогу въ общемъ до 400°.
24) На 175 верст.—50 саж. (въ двухъ мѣстахъ).
25) На 290 вер.—50 саж.
26) На 293 вер.—10 саж.

27) На 294 вер.—10 саж.
28) На 297 вер.—500 саж.

V. Фашинныя гати.

1) У Лудипейшаня (39 вер.)—8 саж.
2) На 53 и 93 вер.—200 саж.
3) На 56 вер.—20 саж.
4) На 57 вер.—10 саж.
5) На 58 и 91 вер.—50 саж.
6) На 73 вер.—10 саж.
7) На 118 вер.—400 саж.
8) На 83 вер.—100 саж.
9) На 119 вер.—50 саж.
10) На 119—123 вер.—3-верстная гать.
11) На 129 вер.—250 саж.
12) Въѣздъ въ Аже-хэ на 301 вер.—100 саж.

VI. Уничтоженіе глыбъ, камней.

1) На 54 вер.—500 саж.
2) На 55 и 56 вер.—1,000 саж.
3) На 69, 70 и 71 вер.—1,500 саж.

VII. Постройка мостовъ.

1) На р. Хайлин-хэ (30 вер.)—на козлахъ 40 саж.
2) Черезъ протокъ № 1 на 31 вер.—на сваяхъ 10 саж.
3) Черезъ протокъ № 2 на 31 вер.—на сваяхъ 7 саж.
4) На рѣкѣ Эрдахезѣ (34 вер.) —на сваяхъ—8 саж. съ присыпкой 2 саж. гати.
5) У Мидинангоу—1 саж.
6) На р. Мидіан-хэ у Лидитуна (35 вер.)—на козлахъ—15 саж.
7) На 53 вер. черезъ ручей—1 саж.
8) На рѣчкѣ Лютохеза (71 вер.)—3 саж.
9) На рѣкѣ Мидіан-хэ (75 вер.)—5 саж.
10) На 76 вер.—2 саж.
11) На 77 вер.—2 саж.
12) На 79 вер.—1 саж.
13) На 81 вер.—1 саж.
14) На 83 вер.—4 саж.
15) На 89 вер.—1 саж.
16) На 90 вер.—1 саж.
17) На 110 вер.—2 моста по 4 сажени длиной и 1 мостъ въ 2 сажени.
18) На 111 вер.—2 моста по 4 саж. каждый.
19) На 112 вер.—мостъ 2 сажени.
20) На 113 вер.—3 моста по 4 саж. каждый.

21) На 118 вер.—мостъ 4 саж.

22) На 121 вер.—мостъ 4 саж.

23) На 124 и 125 вер. 3 моста по 20 саж. и 1 мостъ—15 саж.; всѣ на сваяхъ.

24) На 127 вер.—мостъ 1 саж.

25) На 130 вер.—мостъ 2 саж.

26) На 132 вер.—мостъ 2 саж.

27) На 133 вер.—мостъ 2 саж.

28) На 138 вер.—мостъ 30 саж., мостъ черезъ рѣку Вейшу-хэ.

29) На 145 вер.—мостъ 2 саж.

30) На 147 вер.—мостъ 4 саж. черезъ р. Талин-хэ.

31) На 153 вер.—мостъ 2 саж.

32) На 154 вер.—2 моста по 2 саж.

33) На 155 вер.—2 моста по 2 сажени.

34) На 159 вер.—1 мостъ 2 сажени.

35) На 163 вер. мостъ черезъ рѣку Шахедзы 3 сажени.

36) На 166 верстѣ мостъ черезъ р. Сяошиту-хэ 2 сажени.

37) На 169 верстѣ мостъ черезъ р. Сяошиту-хэ 3 сажени.

38) На 166, 169 и 173 вер. черезъ ручьи 3 моста односаженныхъ.

39) На 176 верстѣ мостъ черезъ р. Тани-хэ 6 саженъ.

40) На 182 вер. мостъ черезъ р. Ямбо-хэ 4 сажени.

41) На 206 вер. мостъ черезъ р. Тани-хэ 13 саженъ на козлахъ.

42) На 233 заново передѣлать мостикъ въ 1 сажень.

43) На 293 верстѣ односаженный мостъ.

44) На 294 верстѣ односаженный мостъ.

45) На 297 верстѣ черезъ ручей три односаженныхъ мостика.

Обрекогносцированная дорога составляетъ прямой путь Нингута—Харбинъ въ 343 вер.; ширина дороги различна отъ едва замѣтной только привычному глазу китайца тропы — до 12 аршинъ ширины; мѣстность по сторонамъ дороги грунтъ, рельефъ на половинѣ всего ея протяженія составляетъ препятствіе не только для движенія обозовъ и конницы, но даже и пѣхоты.

Эта половина пути отъ деревни Лудитунъ до Эрдахезы проходитъ по тайгѣ, незаселенной, сперва сильно гористой, а затѣмъ весьма болотистой. Мѣстныхъ средствъ въ этой лѣсистой части нѣтъ, да и самую тропу почти сплошь слѣдуетъ разработать, на что потребуется при 500 рабочихъ по крайней мѣрѣ 1½ года работы, такъ какъ придется рубить густые лѣса, выкорчевывать пни, вырывать камни и вывозить все это изъ тайги, строить массу гатей, мостовъ, разрабатывать поперечные пути къ линіи желѣзной дороги для подвоза въ этапы необходимыхъ запасовъ. Въ общемъ въ настоящее время, вслѣдствіе непроходимости для войскъ участка Лудитунъ—Эрдахеза, на прямой путь Нингута—Харбинъ разсчитывать совершенно нельзя даже и зимой.

МАРШРУТЪ № 10.

Описаніе грунтовой дороги Нингута—Харбинъ, пролегающей непосредственно вдоль желѣзной дороги *).

I. Направленіе.

Общее направленіе на сѣверо-западъ. Въ частности: Хайлинъ—Шаньши—на западъ; Шаньши—Ханьдаохедзы—на сѣверъ; разъѣздъ Сарахеза (217 верста между разъѣздами Лидахеза и Тутахеза)—на юго-западъ; отсюда до заставы Рябчикъ почти на сѣверъ; заст. Рябчикъ—Имяньпо—на сѣверо-западъ; Имяньпо—Уцзими-хэ—почти на сѣверъ; раз. Уцзими-хэ—Чингхоузъ—на сѣверо-западъ, далѣе до Харбина почти на западъ.

II. Протяженіе.

Отъ разъѣзда Шихо на Нингуту имѣются двѣ дороги: черезъ ст. Хайлинъ и черезъ дер. Шихо. Послѣдняя дорога на 10 верстъ короче первой. Сообразно этому, общее протяженіе дороги отъ Нингуты до Харбина:

а) Нингута—Хайлинъ—Харбинъ 327 верстъ;

б) Нингута—Шихо—Харбинъ 317 верстъ.

III. Общій характеръ мѣстности по сторонамъ дороги.

Почти на всемъ протяженіи дорога пролегаетъ по мѣстности гористой и, слѣдуя вдоль желѣзной дороги, по долинамъ рѣкъ: Хайлинъ, Шаньши, Шитохезы, Май-хэ, Уцзими-хэ и Аши-хэ, пересѣкаетъ у ст. Гаолинцзы водораздѣльный хребетъ Лоуэлинъ.

Перевалы встрѣчаются еще близъ слѣдующихъ пунктовъ: разъѣзды Шихо, Чанлинза, Песочный, Медвѣжій и заставы Дабижа. Перевалъ № 2 и перевалъ № 1.

Отъ ст. Шаньши кустарникъ на склонахъ горъ становится все болѣе и болѣе густымъ и высокимъ и, подходя къ ст. Ханьдаохедзы, переходитъ въ густой лѣсъ, которымъ покрыта мѣстность по сторонамъ дороги вплоть до ст. Эрцендяньцзы, откуда лѣсъ снова превращается въ кустарникъ, и отъ ст. Аши-хэ дорога идетъ по открытой мѣстности.

IV. Свойства полотна, ширина, переправы.

1) *Ст. Хайлинъ—разъѣздъ Шихо***) 14 верстъ.* Отъ ст. Хайлинъ дорога, пересѣкая полотно, направляется въ д. Тьянто и прямо вдоль

*) Развѣдка офицеровъ штаба тыла Маньчжурскихъ армій 1905 г.

**) Рекогносцировка большой дороги Нингута—Хайлинъ возложена на другую партію.

полотна, по сухому лугу, ведетъ тропа, по которой и можно вести дорогу, необходимо лишь построить мосты черезъ канаву и р. Тьянту на 1205 верстѣ *).

На 1203 верстѣ дорога отходитъ отъ полотна и идетъ черезъ д. Ото къ 1198 верстѣ.

Около самаго переѣзда топкое мѣсто, 450 шаговъ длиною; далѣе до дер. Ото полотно твердое, ширина 5 шаговъ; черезъ р. Ото есть бродъ, моста нѣтъ, глубина выше брюха лошади.

За р. Ото четыре топкихъ мѣста.

Отъ переѣзда у 1198 версты дорога, въ видѣ тропы, поднимается, на протяженіи $2^1/_2$ верстъ, на хребетъ по ущелью и идетъ по правому его скату. По дну ущелья течетъ ручеекъ, въ который съ лѣвой стороны стремятся потоки изъ родниковъ, расположенныхъ на скатѣ. Потоки эти, пересѣкая дорогу, несмотря на каменистый грунтъ, образуютъ изъ наноснаго ила много топкихъ мѣстъ (такъ называемыхъ мочежинъ). Подъемъ на перевалъ крутой, необходимо разработать.

Съ хребта обстрѣливаются дно и бока всего ущелья. Спускъ съ перевала очень крутой и безъ разработки движеніе полевой артиллеріи и обозовъ невозможно. У выхода изъ лощины, по которой дорога спускается съ перевала, широкое топкое мѣсто, черезъ которое верхомъ удалось перебраться лишь съ трудомъ. Отъ выхода изъ лощины до разъѣзда Шихо полотно дороги твердое и ровное, ширина 5—6 шаговъ.

2) *Ст. Хайлинъ—дер. Шихо—раз. Шихо 18 верстъ.* Эта дорога можетъ служить вторымъ путемъ при движеніи со ст. Хайлинъ къ разъѣзду Шихо. При выборѣ этого пути устраняется необходимость разработки перевала у разъѣзда Шихо, но въ такомъ случаѣ надо построить два моста черезъ р. Хайлинъ (у ст. Хайлинъ и дер. Шихо).

Отъ переѣзда восточнѣе ст. Хайлинъ къ рѣкѣ Хайлинъ идутъ двѣ дороги: одна съ телеграфомъ къ водочному складу, другая къ водокачкѣ, какъ та, такъ и другая по мокрому лугу, залитому водою, мѣстами аршина на $1^1/_2$.

Во время разлива р. Хайлинъ въ бродъ непроходима и около водокачки существуетъ шестовой паромъ. Въ сухое время открывается бродъ ниже водочнаго склада.

Грунтъ до рѣки—смѣсь песку съ черноземомъ, ширина 6—7 шаговъ. Отъ рѣки ширина 5 шаговъ, грунтъ—черноземъ, въ топкихъ мѣстахъ глина. У дер. Сяоля ручей съ твердымъ дномъ, моста нѣтъ. Отъ дер. Сяоля длинный, но пологій подъемъ и такой же спускъ. Противъ дер. Шихотунгоу топкій лугъ съ ручьемъ безъ моста, далѣе снова подъемъ и довольно крутой спускъ къ дер. Шихо. Здѣсь дорога поворачиваетъ направо и черезъ дер. Шихо идетъ къ р. Хайлинъ,

---

*) Размѣры мостовъ, гатей и рѣкъ указаны въ особомъ приложеніи количества работъ.

къ мѣсту, гдѣ въ обыкновенное время бываетъ бродъ. Во время же разлива брода нѣтъ и другихъ средствъ къ переправѣ также не имѣется: необходимо построить мостъ. По ту сторону рѣки до разъѣзда Шихо и далѣе до 1185 версты имѣется времянка (бывшее полотно желѣзной дороги) съ твердымъ и ровнымъ полотномъ, лишь ширина ея въ нѣкоторыхъ мѣстахъ недостаточна, 4—5 шаговъ: необходимо уширеніе полотна на счетъ высоты насыпи.

3) *Китайскій постъ „Куанциясяпоу" (на большой дорогѣ Нингута—Хайлинъ)—дер. Шихо 11 верстъ.* Сворачивая съ большой дороги Нингута—Хайлинъ, отъ китайскаго поста идетъ дорога по мокрому лугу, шириною около 5 шаговъ, безъ канавъ.

У дер. Шаншалинъ довольно крутой подъемъ, а затѣмъ спускъ къ дер. Хоудалинъ; противъ дер. Тиньдятрюль такой же подъемъ и спускъ. На подъемахъ и спускахъ полотно дороги размыто. Послѣ спуска къ дер. Шихо—Нангоу дорога пересѣкаетъ болотистый лугъ на протяженіи $^1/_2$ версты. Далѣе до дер. Шихо идетъ по сухому полю съ твердымъ и ровнымъ полотномъ. Грунтъ—черноземъ чередуется съ суглинкомъ.

4) *Разъѣздъ Шихо—ст. Шаньши 10 верстъ.* Отъ разъѣзда Шихо дорога пересѣкаетъ нѣсколько канавъ, въ концѣ 1189 версты переходитъ на лѣвую сторону полотна и по довольно топкому лугу выходитъ на времянку. Времянка шириною около 5 шаговъ, полотно ровное и твердое, кончается у 1185 версты. Здѣсь дорога сильно стѣснена; съ правой стороны насыпь желѣзной дороги, съ лѣвой русло р. Шаньши, на самомъ полотнѣ два очень топкихъ мѣста, необходимо сдѣлать присыпку и укрѣпить берегъ рѣки.

На 1185 верстѣ, на протяженіи $^3/_4$ версты, топко и, по окончаніи времянки, до желѣзнодорожнаго моста черезъ р. Хами-хэ дороги нѣтъ и ее придется проложить вновь по сухому лугу. Отъ названнаго желѣзнодорожнаго моста до ст. Шаньши хорошая дорога, шириною въ 7 шаговъ, съ твердымъ и ровнымъ полотномъ, встрѣчаются лишь четыре топкихъ мѣста.

5) *Ст. Шаньши—ст. Ханьдаохедзы 30 верстъ.* Отъ ст. Шаньши, у заставы (оборонительной казармы) пограничной стражи, дорога переходитъ на правую сторону полотна и идетъ между двумя хребтами, по скату лѣваго изъ нихъ, ширина 5 шаговъ, полотно съ глубокими колеями. До раз. Чанлинза пересѣкаетъ нѣсколько топкихъ мѣстъ и ручейковъ, мостовъ нѣтъ. Отъ раз. Чанлинза идетъ по болотистому лугу и пересѣкаетъ очень топкое мѣсто, длиною около 400 шаговъ, черезъ которое съ трудомъ можно было переѣхать верхомъ. Противъ заставы Надеждинской поднимается на перевалъ, съ котораго по довольно крутому спуску снова выходитъ въ долину р. Шаньши. Грунтъ на подъемѣ и спускахъ—песокъ, полотно изрыто. У подошвы перевала весьма топкое мѣсто, перейти которое удалось лишь въ пѣшемъ строю. Бродъ черезъ р. Шаньши глубокій: лошади почти плавали. Отъ брода

времянка до раз. Песочный, полотно ровное, твердое. За разъѣздомъ небольшой перевалъ, за которымъ дорога пересѣкаетъ нѣсколько топкихъ мѣстъ и снова р. Шаньши.

Далѣе, на протяженіи версты идетъ по руслу р. Шаньши, а затѣмъ по весьма узкой полосѣ между русломъ и горнымъ хребтомъ и усѣяна большими камнями, потомъ снова около версты по руслу (грунтъ каменный) и около заставы Кресты переходитъ на другую сторону желѣзной дороги и рѣки, пересѣкая послѣднюю еще два раза. Имѣющіеся здѣсь три моста, длиною около 75 шаговъ каждый, ненадежны и требуютъ перестройки.

Отъ заставы Кресты впервые замѣтно искусственное улучшеніе дороги: топкая тайга покрыта жердяной гатью, требующей переустройства и значительнаго исправленія, такъ какъ на каждомъ шагу лошадь проваливается и движеніе повозокъ по голымъ, не присыпаннымъ землею, жердямъ крайне затруднительно. Кромѣ того, здѣсь имѣется цѣлый рядъ небольшихъ мостиковъ, которые необходимо замѣнить новыми.

Въ Китайскомъ поселкѣ дорога очень тяжелая, и безъ исправленія, для артиллеріи и обозовъ непроходима. Перейдя рѣку и полотно, дорога идетъ по желѣзнодорожному поселку до станціи въ видѣ мостовой.

6. Ханьдаохецзы—ст. Гаолинцзы 18 верстъ.

По выходѣ изъ желѣзнодорожнаго поселка мостовая прекращается и дорога пересѣкаетъ нѣсколько ручейковъ и топкихъ мѣстъ съ ненадежными мостиками и жердяными гатями. Движеніе по голымъ жердямъ, оставляющимъ мѣстами большія щели, очень затруднительно, даже верхомъ; движеніе же артиллеріи и обозовъ, безъ исправленія гатей и мостиковъ, невозможно.

Спустившись къ разъѣзду Медвѣжьему, дорога идетъ по косогору и снова круто спускается къ полотну желѣзной дороги, совершенно прекращаясь до переѣзда: необходимо разработать спускъ и проложить дорогу до переѣзда. Отъ переѣзда до начала 248 версты, дорога еще два раза пересѣкаетъ полотно и у названной версты выходитъ на времянку. Отъ заставы Дуидзе до 242 версты на ней еще имѣются рельсы, почему лишь въ концѣ этой версты дорога снова выходитъ на времянку, которая тянется вплоть до ст. Гаолинцзы, прекращаясь лишь на 235 верстѣ, на перевалѣ. Времянка на всемъ протяженіи хороша, полотно твердое, ровное, мосты имѣются, но надо построить новые, болѣе прочной конструкціи. На 235 верстѣ дорога пересѣкаетъ полотно и поднимается на перевалъ, съ котораго спускается къ ст. Гаолинцзы. Подъемъ и спускъ крутые, необходима разработка. Послѣ спуска полотно съ выбоинами и требуетъ исправленія.

Въ общемъ, до времянки дорога требуетъ большихъ исправленій, на времянкѣ же необходимо построить лишь новые мосты.

7. Ст. Гаолинцзы—ст. Шитоухецзы 22 версты.

Отъ ст. Гаолинцзы времянка на протяженіи 17½ верстъ. Полотно большей частью твердое, ровное, ширина 5—7 шаговъ. Подходя къ заставѣ Волчій, нѣсколько топкихъ мѣстъ. Отъ этой заставы до заставы Петля не убраны шпалы, что дѣлаетъ движеніе по времянкѣ невозможнымъ. Необходимо убрать шпалы, разровнять полотно и у заставы Петля провести дорогу къ переѣзду черезъ желѣзную дорогу, такъ какъ времянка отходитъ влѣво къ желѣзнодорожному мосту.

Отъ заставы Петля до конца времянки дорога хорошая, необходимо лишь построить мосты.

Не доходя 4½ верстъ до станціи Шитоухезцы, времянка кончается и далѣе идетъ лѣсная дорога, шириною около 5 шаговъ. Полотно довольно твердое и лишь въ трехъ мѣстахъ образуется глубокая грязь.

Грунтъ—черноземъ.

8. Ст. Шитоухецзы—ст. Вейша-хэ 29 верстъ.

Отъ 5 моста, что сѣвернѣе ст. Шитоухецзы, времянка до 206 верстъ. Полотно твердое, ширина 5—7 шаговъ; мостъ противъ желѣзнодорожнаго совершенно разрушенъ. Далѣе дорога идетъ по лугу, отходя около пулуверсты отъ желѣзной дороги; полотно ровное и въ общемъ твердое, но въ нѣкоторыхъ мѣстахъ образуется грязь; грунтъ—черноземъ, ширина 5—6 шаговъ.

У заставы Рябчикъ переходитъ на лѣвую сторону полотна; на протяженіи версты времянка; далѣе, до 200 версты, почти сплошная топь. На 200 верстѣ подходитъ вплотную къ полотну желѣзной дороги и идетъ по времянкѣ до заставы Яблоня, откуда продолжаетъ слѣдовать вдоль полотна, но требуетъ разработки.

Противъ разъѣзда Яблоня весьма топкое мѣсто: пришлось ѣхать по полотну желѣзной дороги до 199 версты, откуда начинается дорога шириною около 12 шаговъ съ неглубокими канавами по сторонамъ. Это новый видъ дороги, построенной распоряженіемъ управленія желѣзной дороги, хотя вся постройка заключается лишь въ томъ, что вырубленъ кустарникъ, по бокамъ проведены весьма неглубокія канавы, мосты были настолько дурной постройки, что почти всѣ снесены, да и тѣ, которые остались, большею частью непригодны для переправы и скорѣе служатъ препятствіемъ для движенія.

Эту дорогу можно назвать „зимней“, такъ какъ она построена какъ бы для одного лишь зимняго движенія.

У 198 версты дорога снова подходитъ къ самому полотну, ширина 8—10 шаговъ; на 197 верстѣ отходитъ отъ полотна, ширина 12 шаговъ, по сторонамъ мелкія канавы; вскорѣ опять подходитъ къ полотну и, перейдя, въ концѣ 196 версты, на правую сторону желѣзной дороги, совершенно прекращается и до рѣки Ханыхера суще-

ствуетъ лишь тропа вдоль самаго полотна, моста черезъ рѣку Ханыхера нѣтъ.

Отъ р. Ханыхера дорога идетъ опять на протяженіи версты около самаго полотна, между этимъ послѣднимъ и русломъ р. Май-хэ. На 192 верстѣ три большихъ топкихъ лужи, шириною 100 шаговъ каждая. Отъ начала 191 версты до рѣки Вейша-хэ ширина дороги 12 шаговъ, по сторонамъ мелкія канавы, грунтъ—черноземъ, полотно довольно твердое, встрѣчается лишь четыре топкихъ мѣста; существуютъ ненадежные мостики; полотно дороги поросло закрывающимъ всадника бурьяномъ.

На р. Вейша-хэ моста нѣтъ; дорога здѣсь прекращается и необходимо проложить ее до дороги, ведущей въ поселокъ.

9. Ст. Вейша-хэ—ст. Иманьпо 28 верстъ.

Отъ р. Вейша-хэ до станціи необходимо провести дорогу. Далѣе дорога идетъ по низменной мѣстности, ширина 10—12 шаговъ, по сторонамъ канавы (зимняя дорога). На 179 верстѣ большая лужа, на протяженіи 450 шаговъ, съ довольно вязкимъ дномъ.

На 174 верстѣ дорога пролегаетъ между желѣзнодорожной насыпью и обрывистымъ берегомъ р. Май-хэ; ширина всего 5—6 шаговъ; уширеніе дороги представитъ здѣсь большія затрудненія. Противъ моста черезъ р. Талин-хэ дороги нѣтъ,— болото. На 172 верстѣ дорога снова втиснута между полотномъ и обрывистымъ берегомъ Май-хэ, ширина всего 5 шаговъ, высота надъ уровнемъ рѣки около 3 саж., уширеніе крайне затруднительно.

Далѣе, до 153 версты, дорога идетъ большею частью на нѣкоторомъ разстояніи отъ полотна, но иногда подходитъ къ нему вплотную.

На небольшихъ ручьяхъ мосты существуютъ, но на болѣе значительныхъ нѣтъ. Въ началѣ 158 версты—переходитъ на лѣвую сторону полотна и спускается въ лощину, залитую водою на большомъ протяженіи, затѣмъ подходитъ вплотную къ желѣзнодорожной насыпи и у моста черезъ р. Май-хэ кончается; у противоположнаго берега дорога снова начинается и, отходя нѣсколько отъ полотна, подходитъ ко второму желѣзнодорожному мосту черезъ Май-хэ. Рѣка Май-хэ въ бродъ непроходима, необходимо построить мосты. На 156 верстѣ, между р. Май-хэ и желѣзнодорожной вѣткой, очень топкое мѣсто; такая же топь на 154 верстѣ, противъ пивовареннаго завода.

10. Ст. Иманьпо—ст. Уцзими 29 верстъ.

Отъ ст. Иманьпо до разъѣзда Уцзими-хэ дорога идетъ правѣе желѣзной дороги, отъ разъѣзда Уцзими-хэ до ст. Уцзими—лѣвѣе. Дорога здѣсь носитъ уже другой характеръ, чѣмъ „зимняя“; канавъ по сторонамъ нѣтъ, отъ желѣзной дороги она отходитъ на болѣе значительное разстояніе; постройка здѣсь заключалась лишь въ томъ, что были построены мостики, которые рѣшительно всѣ снесены, за самыми малыми исключеніями.

На 149 верстѣ дорога стѣснена рѣкой Май-хэ: ширина 4 шага. Отъ станціи ширина 8 шаговъ, далѣе 5—6 шаговъ. Грунтъ: до 147 версты—песокъ, отъ 147 вер. до 138 черноземъ, далѣе песокъ до разъѣзда Уцзими-хэ, а отсюда до ст. Уцзими — черноземъ.

Въ общемъ дорога довольно хорошая, за исключеніемъ нѣкоторыхъ топкихъ мѣстъ, но до постройки мостовъ, черезъ многочисленные потоки, о колесномъ движеніи не можетъ быть и рѣчи.

Кромѣ того трудно проходимое мѣсто у заставы Кабаній, между двумя озерами, изъ которыхъ одно пересѣкаетъ дорогу.

11. Ст. Уцзими—ст. Маоэршань 29 верстъ.

Отъ переѣзда у ст. Уцзими дорога идетъ лѣвѣе желѣзнодорожнаго полотна, отходя отъ него не далѣе полуверсты. Ширина 6—8 шаговъ. Грунтъ—торфянистый черноземъ. Встрѣчается очень много топкихъ мѣстъ, о чемъ можно судить по поставленнымъ на кроки условнымъ знакамъ (крестикамъ ×); кромѣ того, дорога пересѣкается многими ручьями, протоками и канавами, мосты на которыхъ всѣ снесены или не исправлены.

Между разъѣздомъ Новый и заставой Дабижа и отъ 108 версты до разъѣзда Хунхузскій—времянка, вполнѣ пригодная для движенія всѣхъ родовъ оружія, но только по постройкѣ и починкѣ мостовъ.

Отъ заставы Дабижа длинный, но некрутой подъемъ и спускъ.

Отъ разъѣзда Хунхузскій идетъ жердяная гать, требующая полнаго переустройства и ремонта.

Въ общемъ, дорога въ настоящемъ видѣ для артиллеріи и обозовъ безусловно непроходима.

12. Ст. Маоэршань—Эрцендянцзы 35 верстъ.

Отъ ст. Маоэршань дорога идетъ лѣвѣе полотна черезъ Китайскій поселокъ и противъ 93 версты переходитъ черезъ р. Аши-хэ и переѣздъ на правую сторону желѣзной дороги. Противъ заставы Барканова снова переходитъ на лѣвую сторону, а черезъ версты 1½ развѣтвляется: одна дорога идетъ на правую сторону полотна, другая на лѣвую сторону р. Аши-хэ, а на 87 верстѣ, около переѣзда, онѣ снова сходятся и далѣе слѣдуютъ лѣвѣе полотна черезъ второй перевалъ. Передъ переваломъ, на протяженіи около версты, идетъ времянка; за переваломъ также времянка, которая съ небольшими перерывами идетъ вплоть до станціи Эрцендянцзы.

Ширина дороги 6—10 шаговъ, времянка 5—8 шаговъ. Грунтъ—смѣсь песку съ черноземомъ, мѣстами, главнымъ образомъ на рѣкахъ, чистый песокъ.

Дорога на всемъ протяженіи хорошая, а времянка—отличная. Рѣзкое исключеніе представляетъ второй перевалъ, который на всемъ протяженіи крайне топокъ и для артиллеріи и обозовъ непроходимъ.

Топкія мѣста есть также между заставой Барканова и р. Эрдахеза и на спускѣ съ перваго перевала.

Мостовъ почти нигдѣ нѣтъ, но рѣки всѣ проходимы въ бродъ, дно твердое, песчаное.

13. Ст. Эрцендянцзы—ст. Аши-хэ 20 верстъ.

Отъ ст. Эрцендянцзы до перваго переѣзда дорога идетъ по лѣвую сторону желѣзной дороги и далѣе вплоть до переправы черезъ рѣку Аши-хэ по правую. Существуетъ также дорога лѣвѣе полотна, но по ней невыгодно вести военную дорогу, такъ какъ по ней происходитъ большое движеніе китайскихъ арбъ въ г. Аши-хэ.

Ширина до заставы Подгородній 8—15 шаговъ, а отсюда сужи-вается мѣстами до 6 шаговъ. Грунтъ—черноземъ, и отъ дождей образовалась глубокая грязь, а отъ движенія китайскихъ арбъ глубокія колеи. Мостъ у д. Гуянди прочный.

Въ общемъ дорога тяжелая.

На рѣкѣ Аши-хэ существуетъ шестовой паромъ, подъемной силы въ 7 лошадей.

Размѣры р. Аши-хэ слѣдующіе:

а) въ сухое время—ширина 20 саж., глубина 1 аршинъ;

б) во время разлива—ширина 60 саж., глубина 5 аршинъ.

Дно твердое, каменистое.

14. Ст. Аши-хэ—г. Харбинъ 41 верста.

Отъ парома на рѣкѣ Аши-хэ дорога идетъ къ переѣзду, гдѣ она развѣтвляется: одна направляется правѣе полотна къ заставѣ № 2, другая выходитъ на большую дорогу, ведущую изъ г. Аши-хэ въ городъ Харбинъ. Первая у заставы № 2 переходитъ на лѣвую сторону полотна и у д. Маньчжуртунь также выходитъ на упомянутую большую дорогу. Отъ переправы черезъ р. Аши-хэ и до выхода на большую дорогу ширина 5—6 шаговъ, грунтъ крайне вязкій, въ дождливое время проходима лишь для одиночныхъ людей. Вслѣдствіе этого дорогу необходимо вести отъ паромной переправы черезъ переѣздъ на большую дорогу Аши-хэ—Харбинъ.

У д. Шалитунь дорога эта переходитъ на правую сторону полотна и идетъ по этой сторонѣ до самаго Харбина. Ширина, большею частью, 12 шаговъ и лишь въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ большая дорога отходитъ отъ полота, непосредственно вдоль послѣдняго идетъ полевая дорога, 5—6 шаговъ ширины.

Грунтъ—черноземъ, за разъѣздомъ Чингхаузъ—суглинокъ.

Отъ дождей образуется большая грязь и дорога становится очень тяжелой. Самые тяжелые участки у дд. Така-хэ и Сандяза.

Мосты должны быть всѣ выстроены вновь, такъ какъ тѣ немногіе мостики, которые имѣются, не могутъ служить для постояннаго движенія, а лишь въ сухое время.

На 27 верстѣ ручей съ обрывистыми берегами, въ 2—3 сажени высоты, съ топкимъ дномъ, мостъ провалился и сообщеніе можетъ производиться лишь по желѣзнодорожному мосту.

Отъ 22 до 9 версты дорогу пересѣкаетъ цѣлый рядъ лощинъ съ довольно крутыми берегами: при постройкѣ мостовъ и гатей необходимо разработать также спуски и подъемы.

Въ общемъ, въ дождливое время дорога очень тяжелая, но, по постройкѣ мостовъ и гатей, можетъ служить для движенія всѣхъ родовъ оружія.

V. Препятствія для движенія.

Главными препятствіями для движенія служатъ:

1) Топкія мѣста на полотнѣ дороги.

2) Неисправность и отсутствіе мостовъ на многочисленныхъ рѣкахъ и протокахъ.

3) Подъемы и спуски на перевалахъ у разъѣздовъ Шихо и Чанлинза и ст. Гаолинцзы.

4) Недостаточная ширина полотна на времянкѣ и въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ рѣки Шаньши и Май-хэ близко подходятъ къ полотну желѣзной дороги.

5) Жердяная гать въ настоящемъ видѣ.

6) Высокій бурьянъ, которымъ во многихъ мѣстахъ поросла дорога.

VI. Позиціи, селенія, бивачныя мѣста и возможность движенія по сторонамъ дороги.

Для корпуса, фронтомъ на востокъ, встрѣчаются слѣдующія позиціи:

1) На дорогѣ ст. Хайлинъ—дер. Шихо — высоты къ западу отъ д. Сяоля.

2) На дорогѣ китайскій постъ Куанцзясяопу—д. Шихо — высоты къ юго-востоку отъ д. Хоудолинъ.

3) На дорогѣ ст. Хайлинъ—ст. Шаньши: а) высоты къ западу отъ д. Ото, б) высоты къ западу отъ р. Хама-хэ.

4) На дорогѣ ст. Шаньши—г. Харбинъ: а) высоты у разъѣздовъ Чанлинза и Песочный, б) высоты къ западу отъ ст. Маоэтань и разъѣзда Уцзими-хэ, в) высоты къ востоку и къ западу отъ ст. Сяолинъ и г) высоты къ сѣверо-западу отъ ст. Эрцендянцзы.

На дорогахъ Хайлинъ—Шихо и Куанцзясяопу—Шихо селенія встрѣчаются довольно часто и войска могутъ быть размѣщены квартиро-бивачно.

Отъ разъѣзда Шихо вплоть до ст. Маоэршань единственными населенными пунктами являются желѣзнодорожныя станціи; почти около всѣхъ станцій имѣются китайскіе поселки, такъ что и здѣсь войска могутъ быть расположены квартиро-бивачно.

Отъ ст. Маоэршань отдѣльныя фанзы и деревни встрѣчаются все чаще. Число дворовъ и колодцевъ указано на кроки и въ легендѣ.

Вода всюду въ изобиліи.

Движеніе по сторонамъ дороги возможно лишь до д. Шихо и отъ ст. Аши-хэ до гор. Харбина и то не всюду.

VII. Общее заключеніе о проходимости дороги.

Въ настоящемъ видѣ, на всемъ протяженіи, дорога проходима лишь для отдѣльныхъ людей, пѣшихъ и конныхъ, и то съ большимъ трудомъ. Для строевыхъ частей всѣхъ родовъ оружія и для обозовъ проходимы лишь отдѣльные небольшіе участки.

Для того, чтобы сдѣлать дорогу пригодной для движенія всѣхъ родовъ оружія, необходимо произвести работы, указанныя въ прилагаемой вѣдомости.

Лучшая дорога—это времянка; необходимо лишь построить и исправить мосты и въ нѣкоторыхъ мѣстахъ расширить полотно, чтобы сдѣлать ее пригодной для движенія всѣхъ родовъ оружія во всякое время года.

Времянка всего лишь 55 верстъ и наибольшіе участки ея лежатъ между Ханьдаохэцзы и Шитоухэцзы и между Сяолиномъ и Эрцендянцзы, и эти участки являются лучшей дорогой всего маршрута. Самые труднопроходимые участки Шаньши—Ханьдаохэцзы, Шитоученцзы—Иманьпо и Уцзими—Маоэршань.

МАРШРУТЪ № 11.

Отъ ст. Харбина до ст. Иманьпо по сѣв. сторону желѣзнодорожной линіи *).

I. Переходъ отъ ст. Харбина до сел. Ліудяза 16 верстъ.

Профиль дороги горизонтная; ширина полотна 2 саж., грунтъ—черноземъ; полотно малоѣзженное.

Дорога пролегаетъ по мѣстности равнинной, слегка покатой къ сѣверо-востоку—къ сторонѣ рѣки Аже-хэ, берега которой, а равно и полоса ближайшей мѣстности поросли ивнякомъ, дѣлающимъ наблюденіе затруднительнымъ. Сама долина рѣки болотиста и въ дождливую погоду труднопроходима. Желѣзнодорожная линія пролегаетъ южнѣе и вблизи самаго пути.

Между линіями желѣзной дороги и р. Аже-хэ селенія часты, хотя число фанзъ въ нихъ не велико и колеблется отъ 7 до 15.

Почва къ сѣверу отъ дороги обработана лишь частью, большая же часть равнины—лугъ.

На описанномъ переходѣ дорогу пересѣкаютъ два безымянныхъ ручья, протекающихъ въ глубокихъ лощинахъ, и четыре сухихъ лощины.

Въ случаѣ необходимости вести войска—надлежитъ произвести слѣдующія работы:

1) Дорогу по всей длинѣ окопать канавами.

2) Устроить спуски по берегамъ четырехъ лощинъ и по тальвегу ихъ провести канавы и соорудить, для перехода канавъ, мосты.

3) Черезъ два безымянныхъ ручья проложить мосты, до 3° длины каждый, и къ мостамъ устроить спуски.

Въ с. Ліудяза учредить полуэтапъ.

II. Переходъ отъ с. Ліудяза до с. Хейгоу 21 верста.

Профиль дороги горизонтная; ширина 1½—2 саж.; полотно малоѣзженное; грунтъ—растительный черноземъ.

Дорога пролегаетъ долиною р. Аже-хэ, покрытой частыми кустарниками, плотно населенной и большею частью обработанной.

Селенія часты, но, по числу фанзъ, не велики.

Мѣстность, на 2—3 версты въ стороны отъ дороги, равнинная; далѣе замѣтны береговыя высоты, возвышающіяся саженей на 5—6 надъ долиною.

Командующій—сѣверный берегъ.

Препятствія: 1) р. Аже-хэ—25 саж. ширины, теченіе быстрое; глубина до 7—8 фут.; дно глинистое и иловатое. Имѣется паромъ на 10 лошадей.

*) Развѣдка Г. Ш. подполковника Попова 1905 г.

2) Небольшая безымянная рѣчка, до 2 арш. шириною.

Разливы и болотистыя прогалины близъ сліянія безымяннаго ручья и р. Сяохоеръ.

3) Р. Сяохоеръ—шириною $2^1/_2$ арш., глубиною 3 фута (имѣется мостъ—совершенно негодный).

На случай передвиженія войскъ надлежитъ произвести слѣдующія работы по исправленію пути:

1) Дорогу уширить и окопать канавами.

2) Черезъ р. Аже-хэ устроить мостъ на лодкахъ, длиною 35—40 саж., который могъ бы легко сниматься во время разливовъ рѣки.

3) Между Тапеоденза и Тань-у устроить изъ хворосту гать и возвысить полотно.

4) Черезъ безымянный ручей проложить мостъ, длиною 2 саж.

5) Черезъ р. Сяохоеръ устроить мостъ 4—5 саж. длиною.

III. Переходъ отъ с. Хейгоу до с. Хейгоу 21 верста.

Профиль дороги горизонтная; ширина 1—2 саж.; грунтъ—болотистый черноземъ; полотно дороги малоѣзженное. Дорога пролегаетъ долиною Хейгоу; часто пересѣкаемая рѣчкою того же имени—дорога не можетъ считаться удобной для движенія войскъ и особенно обозовъ. Ширина рѣки 5—7 саж., глубина $3^1/_2$ фута; теченіе быстрое; дно илистое. Разливаясь, рѣка образовываетъ болотистыя пространства почти по всему протяженію береговъ. Долина поросла частымъ кустарникомъ; фанзы, въ видѣ отдѣльныхъ хуторовъ, разбросаны по всей долинѣ. Въ $^1/_2$—$^1/_4$ вер. въ стороны отъ дороги возвышаются горы, покрытыя густымъ лиственнымъ лѣсомъ.

Обработанныхъ пространствъ много только по долинѣ.

На случай движенія войскъ необходимо исполнить слѣдующія работы:

1) Устроить 8 мостовъ черезъ р. Хейгоу, длиною каждый въ 6—8 саж. Если по строительнымъ соображеніямъ найдено будетъ болѣе удобнымъ, то лучше дорогу наново проложить по прямой линіи, уклоняясь отъ переходовъ черезъ рѣку.

2) Дорогу уширить и по всей длинѣ окопать канавами.

IV. Переходъ отъ Хейгоу до Паличжуанъ 27 верстъ.

Профиль дороги горизонтная; ширина 1—$1^1/_2$ саж.; грунтъ—твердый черноземъ и суглинокъ; полотно малоѣзженное.

Дорога сначала (6 верстъ) пролегаетъ долиною Хейгоу, затѣмъ переваливаетъ черезъ перевалъ Хангоулинъ и слѣдуетъ долиною Туда-хэ и Эрдао-хэ.

До перевала Хангоулинъ долина имѣетъ ширину $^3/_4$ — $^1/_4$ вер., такъ что дорога слѣдуетъ какъ бы тѣсниною. Долина же Туда-хэ болѣе широкая, и открытое пространство въ обѣ стороны отъ дороги простирается до $1^3/_4$—2 верстъ. Подъемъ и спускъ на перевалъ не-

затруднительны, но вслѣдствіе дождей дорога на этомъ участкѣ представляетъ изъ себя углубленное русло ручья. Въ долинѣ Туда-хэ дорога пролегаетъ въ непосредственной близости къ рѣкѣ того же имени и вслѣдствіе этого очень часто пересѣкается этою послѣднею. Обѣ долины густо поросли лѣсомъ. Отдѣльныя фанзы разбросаны равномѣрно по обѣ стороны дороги. Воздѣланныхъ площадей немного.

Препятствія. Дорогу пересѣкаетъ два раза р. Хейгоу; ширина ея на этомъ участкѣ 1—2 арш., глубина $1^1/_2$—2 фута. Рѣка Туда-хэ пересѣкаетъ дорогу 8 разъ, при чемъ размѣры ея у с. Паличжуанъ достигаютъ: ширины 2—3 саж., глубины 3—$3^1/_2$ фута. Теченіе быстрое; дно частью глинистое и черноземное, частью каменистое.

Кромѣ того, путь проходитъ два перевала: у с. Хаматунъ—невысокій съ пологимъ подъемомъ и спускомъ и у с. Хонланталинъ—болѣе высокій съ отлогимъ подъемомъ, но съ крутымъ спускомъ.

На случай движенія войскъ надлежитъ исполнить слѣдующія работы по устройству дороги:

1) Дорогу уширить и окопать канавами.

2) Построить мосты черезъ рѣки Хейгоу и Туда-хэ.

3) Черезъ перевалы устроить болѣе удобные, съ площадками, спуски и расширить самую дорогу по спускамъ.

Этапъ учредить въ с. Паличжуанъ.

V. Переходъ отъ с. Паличжуанъ до с. Сяолинцзы 28 верстъ.

Профиль дороги горизонтная; ширина полотна 1—$1^1/_2$ саж.; грунтъ болотистый.

Дорога сначала пролегаетъ болотистою долиною р. Эрдао-хэ; затѣмъ, пройдя черезъ перевалъ Мяолинъ, вступаетъ въ долину р. Сяолянцзы-хэ. Обѣ долины имѣютъ до $1^1/_2$ верстъ ширины и съ обѣихъ сторонъ ограничены высокими, довольно крутыми горами, поросшими густымъ лиственнымъ лѣсомъ. У с. Сяолянцзы-хэ дорога выходитъ на вѣтку желѣзной дороги.

Препятствія. Кромѣ многочисленныхъ переправъ черезъ рѣки Эрдао-хэ и Сяолянцзы-хэ и перевала Мяолинъ, особенно тяжелый участокъ дороги пролегаетъ отъ с. Мындядянь до самаго подъема на перевалъ по сплошному болотистому пространству. Въ дождливую погоду эта полоса мѣстности вовсе непроходима.

Работы по устройству дороги будутъ заключаться въ слѣдующемъ:

1) Полотно дороги уширить и окопать глубокими канавами.

2) Устроить мосты на мѣстахъ переправъ черезъ рр. Эрдао-хэ и Сяолянцзы-хэ.

3) Уширить спускъ и подъемъ на перевалъ Мяолинъ и устроить площадки для остановки и разъѣзда подводъ.

4) На 9-верстномъ болотистомъ пространствѣ устроить возвышенную гать, окопавъ ее глубокими канавами.

Этапъ въ с. Сяолянцзы-хэ.

VI. Переходъ отъ Сяолянцзы-хэ до Чаочингунъ 18 верстъ.

Профиль дороги горизонтная; ширина ея 1—2 саж.; грунтъ—мягкій черноземъ, а мѣстами болотистый.

Дорога слѣдуетъ все время долиною р. Сяолянцзы-хэ и часто пересѣкается этой послѣдней. На первой трети пути долина имѣетъ $1^1/_2$—2 вер. ширины, далѣе она расширяется и мѣстами достигаетъ 3—4 вер. ширины.

Селеніе одно—Сяолянцзы-хэ—разбросанное отдѣльными фанзами. Какъ самая долина, такъ и склоны окружающихъ горъ поросли сплошнымъ лиственнымъ лѣсомъ.

Препятствіе для движенія составляетъ р. Сяолянцзы-хэ, часто пересѣкающая путь. Въ нижнемъ своемъ теченіи она имѣетъ до 5 саж. ширины, $3^1/_2$ фут. глубины, быстрое теченіе и дно каменистое.

Работы по устройству дороги будутъ заключаться въ слѣдующемъ:

1) Полотно необходимо уширить и окопать канавами.

2) Черезъ р. Сяолянцзы-хэ въ мѣстахъ переправы устроить мосты.

3) Въ нѣсколькихъ болотистыхъ низинахъ уложить хворостъ.

VII. Переходъ отъ с. Чаочингунъ до Иманьпо 22 версты.

Профиль дороги горизонтная; ширина полотна 1—$1^1/_2$ саж.; грунтъ—мягкій черноземъ.

Дорога въ большей своей части пролегаетъ долиною р. Май-хэ, мало населенною и поросшею лѣсомъ.

Въ періодъ дождей (какъ и было во время производства рекогносцировки), вся полоса мѣстности, по которой пролегаетъ путь, сплошь заливается водою и движеніе здѣсь становится невозможнымъ. Въ сухое время года путь вполнѣ удобный для движенія всѣхъ родовъ войскъ.

Препятствія. Рѣка Май-хэ, которую приходится переходить два раза. Ширина ея 10—12 саж., глубина 4—5 фут.; теченіе быстрое, дно глинистое и частью каменистое. Въ періодъ дождей ширина ея достигаетъ 70 саж. и переправа вплавь становится невозможной, такъ какъ берега густо поросли кустарникомъ и наблюденіе сильно затруднено.

Работы по устройству дороги:

1) Полотно дороги слѣдуетъ уширить и окопать канавами.

2) Устроить плашкоутные мосты черезъ Май-хэ, которые въ періодъ дождей могли бы сниматься.

Этапъ въ с. Иманьпо.

Далѣе на Нингуту отъ Иманьпо имѣются только дороги:

1) Вдоль желѣзнодорожнаго полотна и 2) путь, лежащій значительно южнѣе. Къ сѣверу отъ линіи желѣзной дороги пути на Нингуту нѣтъ. По существующимъ отдѣльнымъ охотничьимъ тропамъ слѣдовать войскамъ не представляется возможнымъ, такъ какъ онѣ не имѣютъ опредѣленнаго направленія.

Эти послѣднія, т. е. охотничьи тропы, въ дождливую пору совершенно непроходимы не только для войскъ, но и для отдѣльныхъ пѣшеходовъ.

Вообще вышеописанный путь отъ г. Харбина до ст. Иманьпо, лежащей къ сѣверу отъ желѣзнодорожнаго полотна, послѣ исправленія будетъ удобенъ для движенія войсковыхъ частей, но эшелонами, не болѣе полка въ каждомъ эшелонѣ, въ виду малой населенности этой полосы мѣстности. Въ періодъ дождей даже и этотъ путь становится очень труднымъ, а участокъ отъ Чаочингунъ до Иманьпо и вовсе непроходимымъ. Отъ Иманьпо до Нингуты двигать войска какою-либо тропою, сѣвернѣе желѣзнодорожнаго пути—невозможно, такъ какъ такихъ тропъ нѣтъ; мѣстность безъ дорогъ непроходима, такъ какъ вовсе не населена, пересѣчена горными отрогами и поросла густымъ лѣсомъ.

Болѣе удобно проложить новый путь вблизи желѣзнодорожнаго полотна, чѣмъ вести его сѣвернѣе—тайгою.

МАРШРУТЪ № 12.

Харбинъ—Аже-хэ *).

Дорога отъ Новаго Харбина черезъ Старый Харбинъ на г. Аже-хэ по лѣвую сѣверную и сѣверо-восточную сторону линіи желѣзной дороги непосредственно у полотна.

Направленіе. Отъ Новаго Харбина черезъ Старый Харбинъ и до переѣзда на 10 верстъ (у дер. Тафаншинъ) на юго-востокъ; отсюда до дер. Каталу (разъѣздъ Чинъ-хаузъ) на востокъ; отъ этого мѣста до г. Аже-хэ—на юго-востокъ.

Протяженіе. Отъ Новаго Харбина до г. Аже-хэ 41 верста.

Свойство полотна. Отъ Новаго Харбина до Стараго Харбина—мостовая съ канавою въ 2 арш. ширины и 2½ глубины, съ восточной обочины, въ уровень съ горизонтомъ.

Отъ Стараго Харбина до г. Аже-хэ—грунтовая въ уровень съ горизонтомъ, безъ канавъ, мѣстнаго сообщенія между деревнями у линіи желѣзной дороги.

Ширина дороги. Отъ Новаго Харбина до Стараго Харбина—4 сажени, отъ Стараго Харбина до г. Аже-хэ—3 сажени.

Почва дороги. Отъ Новаго Харбина до Стараго Харбина—мостовая, на черноземѣ и глиноземѣ; отъ Стараго Харбина до разъѣзда Чинъ-хаузъ (д. Каталу)—глиноземъ (суглинокъ); отъ разъѣзда Чинъ-хаузъ до Тали-хэ—мокрый лугъ. Отсюда до дер. Сандіаза—вязкій тинистый лугъ, отъ дер. Сандіаза до дер. Манчжуртуна (Манжутуна)—мокрый лугъ, отъ этой деревни до гор. Аже-хэ—глиноземъ (суглинокъ).

Ручьи. Ручей Модягоу (южная опушка Новаго города), ширина ручья 2½ аршина—въ сухое время безводный, въ дождливое время 1½ аршина; въ дождливое время переѣзжать затруднительно, артиллеріи и обозамъ невозможно.

Ручей Коуза у дер. Каталу, ширина ручья 3 сажени, глубина 2½ аршина, дно тинистое, вязкое, берега обрывисты, вышиною 1 арш., мостъ сломанъ. Матеріалъ можно достать на разъѣздѣ Чинъ-хаузъ, требуется три поперечныхъ балки 9-аршинной длины (перекинуть съ берега на берегъ) и 20 досокъ 8-вершковой ширины.

Ручей Чокоу у дер. Сеокогоу, ширина 3½ сажени, глубина 1 саж., дно тинистое, вязкое, берега обрывисты, покрыты лознякомъ, мостъ снесенъ водой, онъ необходимъ. Матеріалъ можно достать на разъѣздѣ Чинъ; надо три поперечныхъ балки, длиною 12 арш. и 30 досокъ 8-вершковой ширины.

---

*) Развѣдка офицеровъ штаба тыла Маньчжурскихъ армій 1905 г.

Кромѣ моста, даже въ сухое время въ другихъ мѣстахъ переѣхать почти невозможно, въ дождливое время, какъ во время рекогносцировки 11 іюля с. г., приходится переправляться вплавь.

Ручей Модягоу (у сѣверной опушки г. Аже-хэ), ширина ручья 1 саж., глубина вершковъ 5—6, въ дождливое время $1^1/_2$—2 арш., дно тинистое, вязкое, берега пологи.

Переѣздъ черезъ ручей безъ моста возможенъ только пѣхотѣ, съ трудомъ конницѣ и то въ сухое время.

Мосты. Мостъ на ручьѣ Модягоу (южная опушка Новаго города) деревянный на сваяхъ, ширина 3 саж., длина 4 саж., отъ воды высота 1 саж., старый, временный, пока не будетъ оконченъ рядомъ строящійся каменный мостъ. Въ дожди 11 и 12 іюля с. г. этотъ деревянный мостъ былъ снесенъ водою, теперь снова поставленъ.

Мостъ на р. Коуза сломанъ, а на р. Сеокогоу снесенъ водою (см. ручьи).

Мостъ на р. Модягоу (у сѣверной опушки гор. Аже-хэ), ширина 4 арш., длина 6 саж., вышина $3^1/_2$ арш., деревянный, на 16 сваяхъ, настилка изъ досокъ засыпана слоемъ земли, вершка на 4. Проченъ.

Подъемы—спуски у дер. Тафаншинъ, въ дождливое время необходима припряжка или помощь рукъ.

Съѣзды и сходы съ дороги вездѣ возможны, за исключеніемъ участка Новый Харбинъ—Старый Харбинъ, гдѣ мѣшаетъ канава на восточной обочинѣ дороги.

Возможность двигаться войскамъ по сторонамъ дороги широкимъ фронтомъ. Отъ Новаго Харбина до Стараго Харбина: въ правую, юго-западную сторону дороги до линіи желѣзной дороги, а по лѣвую, сѣверо-восточную—до линіи дд. Ляудятынь, Ляудятыль, Вандзяденъ, Сайхсе (Лалатунь), по ровному полю.

Отъ Стараго Харбина до разъѣзда Чинъ-хаузъ влѣво отъ дороги до линіи дд. Мадяопа (фортъ № 11), Цудіопа, Синитуй, Ядгнфанъ и до берега долины р. Аже-хэ, кончая разъѣздомъ Чинъ-хаузъ (д. Каталу), мѣстность представляетъ поле, засѣянное пшеницей (большая часть), чумизой, ячменемъ, бобами и немного гаоляномъ (на $1^1/_2$ версты въ сторону отъ линіи желѣзной дороги нѣтъ гаоляна), почему движеніе войскъ зависитъ отъ вышины посѣва, состоянія погоды; въ дождливое время затруднительно, вслѣдствіе густой, клейкой и довольно вязкой почвы (лессъ).

Отъ дер. Каталу до дер. Манчжуртунъ (Манжутунъ) мѣстность—болотистый лугъ, двигаться можетъ пѣхота въ сухое время и съ трудомъ конница.

Отъ дер. Манчжуртунъ (Манжутунъ) до г. Аже-хэ дорога идетъ по берегу долины р. Аже-хэ, имѣя съ восточной стороны болотистый лугъ, почему движеніе съ этой стороны возможно только пѣхотѣ, съ трудомъ кавалеріи, по одному пробираясь тропинками; съ западной же стороны, вплоть до большой дороги Харбинъ—Аже-хэ, мѣстность

засѣяна тѣми же вышесказанными злаками, движеніе возможно въ зависимости отъ вышины растеній и состоянія погоды.

Степень проходимости дорогъ для войскъ. Отъ Новаго Харбина до Стараго Харбина (базара у станціи) по мостовой, хотя неисправной, могутъ двигаться также артиллерія и обозы; отъ Стараго Харбина до разъѣзда Чинъ-хаузъ (д. Каталу) въ сухое время артиллерія и обозы могутъ двигаться свободно и легко; въ дождливое время движеніе возможно, но затрудняется.

Отъ разъѣзда Чинъ-хаузъ (д. Каталу) до д. Манчжуртунъ (Манжутунъ) въ сухое время могутъ двигаться пѣхота, конница и горная артиллерія съ орудіями въ запряжку; артиллеріи и обозу невозможно. Въ дождливое время пройдетъ пѣхота, по рытвинамъ, колеями дороги; конница же—выбирая тропинки и слѣдуя по одному, при этомъ сильно замедляя движеніе.

Отъ д. Тали-хэ до дер. Сандіаза участокъ дороги, послѣ двухъ—трехъ дней дождя, заливается рѣкою Аже-хэ до 2-хъ аршинъ—это самый труднопроходимый для пѣхоты и конницы и непроходимый для артиллеріи и обозовъ участокъ дороги.

Отъ дер. Манчжуртунъ (Манжутунъ) до города Аже-хэ въ сухое время, кромѣ пѣхоты и конницы, могутъ двигаться свободно артиллерія и обозы.

Описаніе дороги Харбинъ (Стар. гор.)—Аже-хэ.

Направленіе. Отъ Харбина (д. Сигао у станц. Старый Харбинъ) до г. Аже-хэ—на юго-востокъ.

Протяженіе. Отъ Харбина (д. Сигао у станц. Старый Харбинъ) до г. Аже-хэ—32 версты.

Свойство полотна. Грунтовая, въ уровень съ горизонтомъ, безъ канавъ, отъ д. Сигао (Старый Харбинъ) до д. Тафаншинъ, дорога прошла послѣ постройки желѣзной дороги.

Отъ дер. Тафаншинъ до гор. Аже-хэ дорога трактовая, существуетъ болѣе 150 лѣтъ, до возникновенія Харбина соединяла Ханшининный заводъ Тендяшогу (въ ½ верстѣ къ востоку отъ Стараго Харбина), въ 1900 году разрушенный, нынѣ же служитъ единственнымъ грузовымъ трактомъ Харбинъ—Аже-хэ.

Ширина. Отъ д. Сигао (станц. Старый Харбинъ) до г. Аже-хэ—4 сажени.

Почва. Отъ д. Сигао (станц. Старый Харбинъ) до д. Тафаншинъ—глиноземъ (суглинокъ).

Отъ дер. Тафаншинъ до дер. Сундіатунъ—черноземъ; отсюда до г. Аже-хэ—глиноземъ (суглинокъ).

Ручьи. Р. Коуза (у д. Холотунъ), ширина 1 саж., глубина 2 арш., въ сухое время воды въ ручьѣ ½ аршина, дно тинистое, вязкое, бе-

рега обрывисты, выс. 1—1½ арш., поросшіе кустами лозы, имѣется старый ветхій мостъ (насыпь на бревнахъ). Для перехода людей и коней ручей топокъ, китайцы бросаютъ въ воду вязки лозы и переходятъ.

Ручей Кудагоу (у дер. Кудагоу и Сугчинъ), ширина 1½ сажени, глубина въ дождливое время до 2-хъ аршинъ, въ сухое время воды ½—1 арш., дно тинистое, вязкое, берега обрывисты, выш. 1 арш., у дороги берега мелки, поросши лозою, мостъ снесенъ. Въ настоящее время жители набросали на дно лозы, почему арбы проѣзжаютъ. Мостъ необходимъ. Матеріала надо: 3 балки длиною 10 арш. (перебросить съ берега на берегъ) и 25 восьмивершковыхъ въ ширину досокъ. Бродовъ нѣтъ.

Ручей Мадягоу (у сѣверной опушки г. Аже-хэ), ширина 1 саж., глубина въ дождливое время 1½—2 арш., въ сухое время воды вершковъ 5—6, дно тинистое, вязкое, берега пологи. Переѣздъ черезъ ручей возможенъ пѣхотѣ и конницѣ и то въ сухое время. Мостъ есть.

Мосты. Мостъ на р. Коуза, съ берега на берегъ переброшено два бревна (балки), сверху набросанъ хворостъ и засыпанъ на ½ арш. землею. Длина 3 сажени, ширина 2½ арш., вышина надъ водой въ зависимости отъ погоды.

При производствѣ настоящей рекогносцировки, послѣ двухъ дней дождя, вода переливалась чрезъ мостъ. Мостъ необходимо устроить новый, выше надъ водой. Матеріалъ необходимо въ мирной обстановкѣ достать изъ Харбина, во время военныхъ дѣйствій можно срубить деревья у деревни и вообще въ ближайшихъ деревняхъ можно достать матеріалъ.

Мостъ на ручьѣ Мадягоу (у сѣверной опушки г. Аже-хэ) ширина 4 арш., длина 6 саженъ, вышина 3½ арш., деревянный на 16 сваяхъ; деревянная дощатая настилка съ насыпнымъ на ½ арш. слоемъ земли. Мостъ крѣпокъ и проченъ.

Подъемы—спуски. Подъемовъ и спусковъ, затрудняющихъ движеніе войскъ, въ сухое время нѣтъ. Въ дождливое же время, вслѣдствіе грязи, необходима припряжка обозамъ и артиллеріи или помощь рукъ.

Спуски—подъемы находятся у дд. Тафаншинъ, Холотунъ и Кудагоу.

Степень проходимости дорогъ для войскъ. Отъ д. Сигао (станц. Старый Харбинъ) до Аже-хэ въ сухое время на всемъ протяженіи доступна движенію 3-хъ родовъ войскъ и обозовъ, за исключеніемъ ручьевъ р. Коуза и Кудагоу, гдѣ нужно навести мостъ (см. мосты и ручьи); въ дождливое время (даже послѣ двухъ дней дождя) движеніе по дорогѣ затруднительно, вслѣдствіе грязи и вязкости почвы. Много въ это время затрудняютъ движеніе глубокія, въ 1 арш., колеи китайскихъ арбъ. Особенно труденъ участокъ, въ дождливое время, отъ

д. Тафаншинъ до деревни Сундіатунъ, на протяженіи 5 верстъ, когда въ распутицу артиллеріи и обозамъ двигаться почти невозможно. Во время рекогносцировки на дорогѣ стояли завязшими арбы, а хозяева, въ ожиданіи сухого времени, пасли лошадей.

Возможность двигаться по сторонамъ дороги широкимъ фронтомъ.

Мѣстность по сторонамъ дороги представляетъ, отъ д. Сигао (ст. Старый Харбинъ) до дер. Тафаншинъ, невспаханное поле, ровное; двигаться можно пѣхотѣ и конницѣ.

Отъ дер. Тафаншинъ до г. Аже-хэ—поле со всходоми пшеницы, ячменя, чумизы, бобовъ и гаоляна. Въ дождливое время почва разрыхляется; двигаться можно пѣхотѣ, а конницѣ весьма трудно.

Движеніе широкимъ фронтомъ по сторонамъ дороги, въ сухое время, возможно только пѣхотѣ и конницѣ, послѣдняя, набросавъ въ ручьи лозы и срѣзавъ берега, можетъ кое-какъ перебраться чрезъ ручей; въ дождливое время это сдѣлать невозможно, прійдется стягиваться къ мостамъ у дороги, которые надо всѣ почти исправить.

Мѣста для привала и бивака.

Самое удобное мѣсто—дер. Холатунъ (на полупути). Постъ изъ 40 солдатъ китайской полиціи; 6 дворовъ и 4 колодца, вдоль берега ручья Коуза.

IV.

Маршруты и описанія путей изъ Приморской области и Сѣв. Кореи въ Сѣв. Маньчжурію.

МАРШРУТЪ № 1.

Хунчунъ—Гиринъ съ развѣтвленіями *).

Это направленіе можетъ быть раздѣлено на 3 части: 1) Хунчунъ—Одунченъ; 2) Одунченъ—Улингоу; 3) Улингоу—Гиринъ.

Дорога Хунчунъ — Одунченъ, длиною около 230 верстъ, идетъ по мѣстности, весьма пересѣченной, гористой (хребты Панлинъ, Гаолинъ, Дендолинъ **), Лоторгоулинъ, Угединзалинъ, Харбалинъ), мѣстами болотистой, пересѣкаетъ рр. Гай-хэ, Боло-хэ-тунь, Муданцзянъ и поэтому неудобна для движенія тяжестей, особенно на участкѣ Хунчунъ—Титасо (до 130-й версты). Позицій для значительныхъ отрядовъ нѣтъ, но небольшія позиціи встрѣчаются часто.

Расположеніе бивакомъ возможно во многихъ мѣстахъ, квартиробивакомъ и по квартирамъ примѣнимо только для малыхъ отрядовъ. Довольствіе войскъ на мѣстныя средства невозможно. Вода въ изобиліи.

Подробное описаніе. А. Мѣстность пересѣченная, частью закрытая, дорога грунтовая, доступная для колеснаго движенія. Въ частности же:

1) Первыя 3 версты отъ г. Хунчунъ дорога идетъ среди отдѣльныхъ городскихъ фанзъ, обсажена деревьями и можетъ быть названа хорошей грунтовой, шириной 3—4 саж.

2) На 8-й верстѣ вдоль берега р. Тумынь-Ула дорога идетъ по сыпучему песку.

3) Между 17-й и 19-й верстами дорога переваливаетъ черезъ хребетъ Панлинъ и на вершинѣ высѣчена въ скалѣ. Перевалъ очень труденъ для обозовъ.

4) Отъ д. Мидзинъ (25-я верста)—по ровному дефиле между р. Тумынь-Ула и высотами, шириною 2—3 версты.

5) На 30-й верстѣ—въ Мидзинскомъ коридорѣ; грунтъ песчано-каменистый.

6) На 36-й верстѣ дорога выходитъ на широкую равнину Лянь шуй-чуандза: восточная часть долины возвышенная и сухая, но прорѣзана нѣсколькими оврагами, западная — низкая и болотистая; вся долина воздѣлана.

7) На 48-й верстѣ въ ущельѣ Каулигоуза дорога во многихъ мѣстахъ сильно размыта.

8) На 51-й верстѣ—пер. Гаолинъ, съ песчано-каменистымъ грунтомъ на западномъ склонѣ.

---

*) В. Обзоръ С. Маньчжуріи. Циховичъ 1903 г.

**) Въ обходъ пер. Дендолинъ есть еще одна дорога отъ устья р. Гай-хэ черезъ д. Визигоу до д. Титасо, пересѣкающая 3 невысокихъ перевала и почти равная по длинѣ предыдущему участку.

9) Отъ с. Титасо (103-я верста) долина р. Боло-хэ-тунь сплошь воздѣлана и населена; грунтъ дороги песчано-глинистый.

10) При подъемѣ на перев. Лоторгоулинъ грунтъ песчано-каменистый.

11) Между 146-й верстой (пер. Угединзалинъ) и 174-й верстой дорога представляетъ сплошное ущелье, шириною около 1 версты съ сухой песчано-глинистой почвой, съ небольшимъ верхнимъ слоемъ чернозема, а далѣе становится болотистой до восточной подошвы Харбалинскаго перевала.

12) Западнѣе Харбалинскаго перевала мѣстность открытая; дорога идетъ по равнинѣ, обставленной горами, которыя отстоятъ отъ дороги на 2—3 версты и менѣе, и расположенной южнѣе долины р. Ши-хэ, которая представляетъ собой на этомъ участкѣ заливной лугъ. На этомъ участкѣ лишь западнѣе д. Силунчанъ мѣстность всхолмлена, пересѣкая небольшой перевалъ (220-я верста), а далѣе, южнѣе дороги, мѣстами тянется болотистый лугъ.

Дорога на всемъ протяженіи западнѣе Харбалинскаго перевала хорошо наѣзжена, шириною 3—4 саж., съ суглинистымъ грунтомъ, изрѣзана болотистыми ручейками, легко переходимыми.

Б. Дефиле (горы, лѣса, воды, болота):

1) На 10-й верстѣ дорога идетъ между р. Тумынь-Ула слѣва, высотами справа, по дефиле шириною въ 1 версту; на 14-й верстѣ по такому же ущелью, шириною въ $^1/_2$ версты, а на 15-й верстѣ по ущелью шириною въ 50—60 саж.

2) На 17-й верстѣ начало крутого подъема на пер. Панлинъ; длина подъема $^3/_4$ версты; высота 65 саж.; спускъ положе, длиною около 1 версты при высотѣ 50 саж. Ширина дефиле на спускѣ 100—150 саж.; правые скаты круче лѣвыхъ.

3) На 25-й верстѣ переправа въ бродъ черезъ р. Мидзин-хэ, шириною 4—5 саж., но послѣ дождей 20 саж., дно каменистое; берега пологи; бродъ мелкій, но послѣ дождей до брюха лошади; теченіе весьма быстрое.

4) На 30-й верстѣ узкій Мидзинскій коридоръ, шириною 50—100 саж., а на 31-й верстѣ дорога идетъ по карнизу.

5) На 40-й верстѣ—высоты Кундун-шань (относительная высота 25 саж.).

6) На 48-й верстѣ узкое ущелье Каулигоуза, шириною 20—25 саж., съ крутизною скатовъ около 30°.

7) На 51-й верстѣ по каменистому узкому ущелью подъемъ на лѣсистый пер. Гаолинъ, длиною 2 версты, при высотѣ 135 саж. Вершина перевала открыта. Спускъ длиною 1—$1^1/_2$ вер., высота 100 саж. съ песчано-каменистымъ грунтомъ.

8) На 60-й верстѣ по мокрому лугу дорога подходитъ къ р. Гай-хэ, шириною около 30 саж., глубиною 4—5 футовъ, переходя ее въ бродъ

почти у ея устья, и затѣмъ послѣ переправы въ бродъ черезъ р. Болу-хэ-тунь (такихъ же размѣровъ) доходитъ до д. Гай-хэ.

9) Отъ д. Гай-хэ (63-я верста) пологій подъемъ длиною 3 версты, высота перевала Цуй-гоу-за-линъ 55 саженъ; спускъ короче и круче подъема.

10) По спускѣ дорога идетъ по мокрой узкой долинѣ лѣваго берега р. Тумынь-Ула, при чемъ скаты горъ покрыты мелкимъ дубнякомъ; нѣсколько разъ дорога пересѣкаетъ мокрые кочковатые ручьи.

11) На 69-й верстѣ перевалъ черезъ небольшой гребень.

12) На 74-й верстѣ — по долинѣ, шириною 1/2 версты, постепенно суживающейся, и на 78-й верстѣ подъемъ на пер. Дендолинъ, длиною до 2 верстъ; далѣе дорога идетъ по гребню хребта Дендолинъ; спускъ между 84-й и 88-й верстами.

13) Затѣмъ переходъ въ бродъ черезъ рр. Хай-лан-хэ (глубина не больше 1 арш.), Боло-хэ-тунь (глубина не больше 1 арш.) на ея лѣвый берегъ и черезъ нее же (ширина 12 саж., глубина до 3 футовъ) противъ д. Титасо (103-я верста) на правый берегъ, при чемъ долина р. Боло-хэ-тунь шириною 1—3 версты, у д. Тьютзигай до 5 верстъ, при высотѣ скатовъ 10—15 саж., имѣющихъ видъ пологихъ холмовъ.

14) На 127-й верстѣ переходъ въ бродъ р. Боло-хэ-тунь (ширина рѣки 15—20 саж., глубина 3/4 арш., дно ровное, покрыто крупной галькой, берега отлогіе), при чемъ на 130-й верстѣ долина суживается до 1/2 версты, берега становятся обрывистыми; вправо (къ сѣверу) видны оригинальныя скалы.

15) На 134-й верстѣ узкое ущелье, ведущее къ перевалу Лоторгоулинъ (абсолютная высота 1,599 футовъ), дно и скаты ущелья покрыты мѣшаннымъ лѣсомъ; перевалъ высотою 70 саж., съ вершиною длиною 1/2 версты, въ видѣ плато между 3-мя высотами; спускъ отлогій по ущелью шириною 50—60 саж.

16) На 146-й верстѣ крутой подъемъ на пер. Угединзалинъ (абсолютная высота 1,645 футовъ); спускъ, длиною 3 версты, по узкому ущелью.

17) Далѣе дорога идетъ опять долиной р. Боло-хэ-тунь; долина шириною въ 1 версту, сухая.

18) На 167-й верстѣ перевалъ Тумынзалинъ, высотою всего 7 саж., западнѣе д. Тумынза, за которымъ переправа черезъ р. Боло-хэ-тунь два раза: въ бродъ и по деревянному мосту (въ послѣднемъ пунктѣ бродъ невозможенъ, потому что русло загромождено огромными камнями), ширина рѣки около 10 саж., глубина 3 фута, теченіе быстрое, дно каменистое.

19) На 171-й верстѣ пер. Вамнапозалинъ, высотою 15 саж.; на 174-й верстѣ пер. Куанью-ла-за-линъ, высотою 25 саж. Подъемы и спуски каменисты, но пологи и коротки и особыхъ препятствій для движенія не представляютъ.

20) Западнѣе пер. Куанью-ла-за-линъ долина болотиста и въ дожди очень затруднительна для колеснаго обоза. Ширина долины 1/2 версты, бока, высотою 15—20 саж., покрыты мелкимъ лѣсомъ.

21) На 199-й верстѣ довольно крутой подъемъ, длиною 3 версты, на пер. Харбалинъ, съ песчанымъ грунтомъ, при абсолютной высотѣ 2,014 футовъ. Весь перевальный хребетъ покрытъ лиственнымъ лѣсомъ (дубъ, береза, липа и др.), вполнѣ доступнымъ для движенія пѣхоты и конницы, но дорога часто врѣзана въ горы и въ этихъ мѣстахъ сильно размыта. Спускъ довольно пологій и дорога хорошо наѣзжена; мѣстами идетъ по краю обрыва.

22) Пройдя Харбалинскій перевалъ, дорога пересѣкаетъ весьма топкое болото, по полуразрушенному мосту, и вслѣдъ за нимъ болотистый и топкій ручей по мостику, а далѣе идетъ по гати черезъ имѣющееся болото и еще разъ, въ 4-хъ верстахъ отъ западной подошвы перевала, проходитъ черезъ мокрый, мѣстами болотистый лугъ, по насыпному полотну, шириною 4 саж.

23) У д. Татунши-хэ (214-я верста) переправа черезъ р. Татунши-хэ, шириною 10—12 саж., глубиною послѣ дождей 5 футовъ, съ болотистой долиной, по деревянному мосту.

24) Не доходя до г. Одунченъ, дорога пересѣкаетъ р. Муданцзянъ (шириною около 20 саж., глубиною 2 1/2 фута, теченіе среднее, въ сухое время рѣка переходима въ бродъ, въ дожди устраивается паромъ).

В. Позиціи:

1) На 4-й верстѣ — импань, занятая ротой Хунчунскаго гарнизона.

2) На перевалѣ Панлинъ фронтомъ къ г. Гирину и Хунчуну— для небольшого отряда; обходится долиной р. Тумынь-Ула по плохой колесной дорогѣ.

3) Западный выходъ изъ Мидзинскаго ущелья прикрытъ отдѣльнымъ скалистымъ холмомъ.

4) Отличная артиллерійская позиція въ сторону р. Гай-хэ на перев. Гаолинъ.

5) На 55-й верстѣ между пер. Гаолинъ и р. Гай-хэ отличная позиція фронтомъ къ р. Гай-хэ на невысокомъ гребнѣ.

Г. Биваки:

1) У г. Хунчунъ по р. Хунчун-хэ много бивачныхъ мѣстъ на отряды значительной силы.

2) У д. Мидзинъ (у р. Мидзинъ-хэ) для небольшого отряда.

3) У д. Гай-хэ (у сліянія рр. Гай-хэ и Боло-хэ-тунь) для незначительнаго отряда.

4) Между дд. Титасо и Тунфасы по долинѣ р. Боло-хэ-тунь много хорошихъ бивановъ.

5) Между дд. Тунфасы и Лоторгоу биваки для небольшихъ отрядовъ.

6) У д. Ижучжань — для небольшого отряда.

7) Между пер. Тумынзалинъ и Харбалинъ, вслѣдствіе болотистости долины р. Боло-хэ-тунь — биваки для небольшихъ отрядовъ.

Д. Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
5	Дер. Инахе	10	67	8	5
26	„ Мидзинъ	10	63	16	8
38	„ Ляньшуй-чуандза	105	901	140	18
63	„ Гай-хэ	26	148	28	5
72	„ Кельмагоци	80	730	70	15
76	„ Цуйгоуза	20	160	18	6
91	„ Молтаза	7	58	8	5
92	„ Хайланхекоуза	6	43	5	2
93	„ Хаодунъ	10	72	9	7
95	„ Шаонидза	11	81	12	6
95—97	Мѣст. Янгуа	50	262	50	40
99	Гор. Тьютзитай	16	65	35	15
103	Сел. Титасо	80	434	58	40
105—109	Дер. Шаванза	80	441	75	38
111—112	„ Чаоянь-чуанъ	90	567	87	43
118	„ Чаоянь-хэ	100	683	111	67
119	„ Тайпингоу	80	463	59	23
123	„ Тунфасы	500	3,141	415	128
127	„ Лоторгоу	70	407	39	18
138	„ Ижучжань	22	126	18	5
148	„ Угединза	7	46	6	5
149	„ Цатегоу	7	43	7	6
150	„ Ламигоуза	3	21	5	—
152	„ Люшихеза	20	122	16	5
155	„ Тумынза	37	294	39	16
158	„ Мяогоу	20	121	15	3
158	„ Чудамагоу	15	105	18	5

Дорога Одунченъ—Тіохо длиною около 88 верстъ, представляетъ на протяженіи половины своей длины почти сплошныя топи, пересѣ-

каетъ два болотистыхъ перевала (Вей-ху-линъ и Тин-линъ) и на среднихъ 40 верстахъ совершенно недоступна въ дождливое лѣто, составляя только зимнюю дорогу. Размѣщеніе подъ крышей и довольствіе войскъ невозможны. Вода есть, но частью болотнаго свойства.

Подробное описаніе.

А. Общій характеръ мѣстности, полотно, грунтъ:

1) Между г. Одунченъ и м. Чулизгоу (Чоулинз-гоу, 19-я верста) дорога идетъ по пологимъ увалам, покрытымъ кустарникомъ или молодымъ рѣдколѣсьемъ; дорога колесная.

2) Между 19-й и 68-й верстами дорога представляетъ сплошное лѣсисто-болотистое дефиле.

3) Начиная съ 68-й версты, т. е. отъ западной подошвы пер. Тинлинъ, и до м. Тіохо (всего 20 верстъ) мѣстность имѣетъ открытый, слегка всхолмленный характеръ; населена тѣмъ гуще, чѣмъ ближе къ м. Тіохо; дорога имѣетъ твердый супесчаный грунтъ безъ крутыхъ подъемовъ и спусковъ, хорошо наѣзжена.

4) Не доходя до м. Тіохо верстъ на 10, дорога представляетъ обширную равнину, гдѣ соединяются рр. Гай-хэ и Лаба-хэ.

Б. Дефиле (горы, лѣса, воды, болота):

1) На 18-й верстѣ отъ г. Одунченъ дорога вступаетъ въ долину р. Хуанми-хэ, пересѣкая по броду два ея болотистые притока на 24-й и 25-й верстахъ.

2) Отъ м. Чулизгоу, т. е. начиная съ 19-й версты, и до западнаго склона пер. Тин-линъ (68-я верста), т. е. на протяженіи 49 верстъ, дорога идетъ по сплошному лѣсисто-болотистому дефиле, безусловно недоступному даже въ сухое лѣто для самаго легкаго обоза и горной артиллеріи. На этомъ участкѣ дорога пересѣкаетъ перевалы Вей-ху-линъ и Тинлинъ (Тин-дунь), удаленные на 21 версту одинъ отъ другого. Лѣсъ, покрывающій этотъ участокъ, мѣшанный, съ преобладаніемъ лиственницы, строевой, достигающій мѣстами, напримѣръ, на перевалѣ Вей-ху-линъ, весьма крупныхъ размѣровъ. Болото кочковатое, чрезвычайно топкое, усѣянное камнями. Среди болота попадаются островки съ постоялыми дворами въ разстояніи 2—5 верстъ одинъ отъ другого.

Весь этотъ участокъ можно обходить, придерживаясь подошвы горъ, лежащихъ сѣвернѣе его.

3) На 68-й верстѣ—два удобныхъ брода черезъ ручей Улингоу-хэ.

4) На 81-й верстѣ—переправа черезъ р. Гай-хэ, шириною 7—8 саж., глубиною 1—2 фута, дно и берега твердые, каменистые, бродовъ много и рѣка не составляетъ препятствія для движенія.

В. Позиціи: дорога представляетъ всѣ данныя для упорной обороны малыми силами на протяженіи 46 верстъ.

1) Биваки: у г. Одунченъ и между д. Улинтунъ и м. Тіохо биваки на значительные отряды.

Г. Важнѣйшіе населенные пункты.

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
—	Гор. Одунченъ	460	5,000	100	300
	(Дунъ-хуа-сянъ)	(1,200 фанзъ)			
2	Дер. Сяо-шиту-хэ	20	70	15	40
4	„ Ляму-дин-цза	10	50	10	7
6	Мѣст. Гауцуншу	20	70	15	12
12	„ Ган-бан-за-хэ	25	80	15	10
19	„ Чулизгоу	12	100	15	20
20	„ Бэн-чанъ	30	120	30	20
20	„ Хуан-ми-хоза	10	50	15	5
67	Дер. Улинтунъ	30	200	50	15
84	„ Дабадьяцза	35	170	25	30
88½	Мѣст. Тіохо	100	800	40	100

Кромѣ того, между д. Хуан-ми-хоза и д. Улингоу, т. е. по протяженію болотистаго дефиле, разбросано 9 поселковъ изъ 1—6 дворовъ.

Дорога Тіохо—Гиринъ, длиною около 70 верстъ, хотя и пересѣкаетъ 4 перевала (Хэй-цинъ-линъ, Сичин-линъ, Яо-линъ, Хоу-линъ, Мяо-линъ), но въ общемъ, по состоянію своего полотна и доступности перевала, удобна для движенія войскъ и обозовъ; пролегая по горному дефиле, она представляетъ всѣ выгоды для обороны небольшими силами; въ одномъ же мѣстѣ (г. Сяо-ладза или Ла-зуй) на ней имѣется сильная пассивная позиція фронтомъ къ г. Гиринъ для одного полка пѣхоты съ батареей.

Расположеніе бивакомъ на этомъ участкѣ почти всюду возможно; по квартирамъ и квартиро-бивакамъ, вслѣдствіе разбросанности поселеній,—только въ началѣ участка (Датунъ, Тіохо) и въ концѣ его (Гиринъ). На мѣстныя средства можетъ довольствоваться съ трудомъ лишь небольшой отрядъ. Вода въ изобиліи.

Подробное описаніе.

А. Мѣстность имѣетъ горный характеръ. Горы (относительной высоты 60—80 саж.) покрыты преимущественно лѣсомъ и мало гдѣ распаханы. Дорога идетъ по падямъ, переходя изъ одной въ другую по переваламъ, при чемъ въ падяхъ дорога хорошо накатана, и препятствія составляютъ лишь каменистые участки.

Исключеніе представляетъ перевалъ Мяолинъ (66-я верста) отличающійся глинистымъ грунтомъ и представляющій большое затрудненіе въ дожди.

Б. Дефиле, горы, лѣса, воды, болота:

1) У м. Тіохо бродъ черезъ р. Лаба-хэ послѣ сильнаго дождя, шедшаго (въ 1901 году) непрерывно цѣлыя сутки,—глубиною не менѣе 3 футовъ, дно песчаное, спуски пологіе; ширина рѣки 10—12 саж.

2) На 21-й верстѣ отъ м. Тіохо пер. Хэй-цин-линъ съ длиною скатовъ: восточнаго около 140 саж. и западнаго около 200 саж., при чемъ западный скатъ нѣсколько круче восточнаго; при подъемѣ потребуется помощь пѣхоты, при спускѣ лямки. Не доходя на 4 вер. до перевала, мѣстность лѣсисто-болотистая. Лѣсъ строевой съ порослью, болото у дороги проходимо для пѣшихъ.

3) На 31-й верстѣ лѣсистый пер. (Си)—Тинлинъ: восточный скатъ, длиною 700 саж., положе западнаго; западный, длиною около $^1/_2$ версты, крутой и каменистый. Въ общемъ, этотъ перевалъ, при относительной высотѣ 60 саж., нѣсколько затруднителенъ; при подъемѣ потребуется помощь пѣхоты, при спускѣ лямки.

4) Между 31-й и 50-й верстами дорога представляетъ горно-лѣсистое дефиле долины р. Эхэ-му-хэ. Ширина долины $^1/_4$—$^3/_4$ вер., но на 43-й верстѣ (у д. Вандя-дэнъ) суживается до 30—40 шаговъ на протяженіи 3 верстъ; кромѣ того, въ мѣстности Люа-тин-гоу (между 32-й и 42-й верстами) дорога, пробиваясь черезъ лѣсное дефиле, допускаетъ движеніе кавалеріи только рядами.

5) На 50-й верстѣ пер. Яо-линъ: восточный скатъ длиною 600 саж., западный $^1/_2$ версты; оба не круты, но на первомъ дорога настолько размыта, что потребуется исправленіе для движенія артиллеріи и обозовъ. Грунтъ песчаный.

6) Между 50-й и 60-й верстами дорога идетъ по пади шириною въ $^1/_2$—1 версту со скатами, покрытыми лѣсомъ. Грунтъ супесчаный, твердый, удобенъ для движенія даже въ дожди.

7) На 70-й верстѣ пер. Хоу-линъ съ некрутыми скатами, длиною 2 версты. Относительная высота перевала 680 футовъ надъ р. Сунгари у г. Гиринъ. Западный скатъ перевала очень труденъ для кавалеріи, артиллеріи и обозовъ, вслѣдствіе массы огромныхъ камней, лежащихъ на немъ.

8) На 66-й верстѣ пер. Мяо-линъ, нетрудный для войскъ и обозовъ. Сравнительно крутъ, но не длиненъ восточный скатъ. Дорога хороша, но грунтъ—почти чистая глина, сильно распускающаяся въ дожди.

9) На протяженіи послѣднихъ 4 верстъ дорога идетъ по пади при превышеніи высотъ на 60—80 саж., съ грунтомъ суглинистымъ, а на послѣдней верстѣ и сильно каменистымъ.

10) У г. Гиринъ—р. Сунгари съ 4-я китайскими паромами, каждый

съ подъемной силой не менѣе 400 пудовъ; тутъ же бродъ для арбъ, глубиною 3 фута.

В. Позиціи: вся дорога удобна для обороны небольшими силами, а на г. Сяо-ладза (9-я верста) представляетъ даже сильную пассивную позицію фронтомъ на г. Гиринъ для 1 полка пѣхоты съ батареей. Недостатокъ этой позиціи—скрытность подступовъ съ фронта, пользуясь рядами кустовъ, и удобство обхода съ сѣвера (правый флангъ).

Г. Биваки:

1) У д. Хейцингоу-датунъ (въ долинѣ р. Лаба-хэ) на корпусъ, грунтъ—пахота. Вода изъ р. Лаба-хэ хорошаго качества.

2) Между перевалами Хэй-цин-линъ и Си-тин-линъ рядъ хорошихъ бивановъ для 1 бригады пѣхоты съ артиллеріей и кавалеріей.

3) У д. Эхэму (49-я верста) на дивизію пѣхоты съ артиллеріей и кавалеріей.

4) У д. Да-гу-дья-дза на полкъ пѣхоты.

5) У д. Сань-дья-дзы для 1—2 полковъ пѣхоты съ 3 батареями и 1—3 эскадронами.

6) У г. Гиринъ на правомъ берегу р. Сунгари для 1—2 дивизій пѣхоты съ артиллеріей и кавалеріей.

Д. Населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
—	Мѣст. Тіохо	100	800	40	100
6—8	„ Датунъ	30	180	30	20
14—18	„ Хэй-цин-гоу	200	1,000	100	40
23—28	„ Ямогоу	25	150	30	5
32—42	„ Люатингоу	50	250	70	30
45	„ Гуань-дья-тунь	10	60	12	15
49	„ Эхэму	30	200	40	15
46—49	„ Лазгоу	10	60	5	—
53—55	„ Сяо-гудяза	20	100	60	6
56—58	Дер. Дагудяза	16	70	22	15
64—66	„ Сань-дьяза	50	300	50	15
67½	„ Баиндо-хо	20	150	30	25
71	Гор. Гиринъ	—	250,000	—	—

Кромѣ указанныхъ болѣе значительныхъ пунктовъ, вдоль дороги лежатъ еще 17 поселковъ изъ 1—8 дворовъ.

И такъ, дорога Хунчунъ—Гиринъ, благодаря болотистому участку между г. Одунченъ и м. Тіохо, доступно только зимой. Лѣтомъ необходимо съ этого пути свернуть на Нингутинско—Гиринскій трактъ отъ переправы черезъ р. Татун-ши-хэ, или отъ г. Одунченъ и двинуться на г. Омосо.

Дорога Одунченъ—Омосо (лѣтняя), длиною 52 версты, соединяетъ направленія Хунчунъ—Гиринъ и Нингута—Гиринъ, идетъ по правому берегу р. Муданцзянъ, хорошо наѣзжена, вполнѣ удобна для движенія 3-хъ родовъ оружія и обладаетъ фронтомъ къ сѣверу сильными оборонительными свойствами, преграждансь позиціей для цѣлаго корпуса на хребтѣ Тунгоулинъ на лѣвомъ берегу р. Ши-хэ.

Расположеніе на отдыхъ квартиро-бивакомъ возможно по концамъ этой дороги (Омосо и Одунченъ) и въ серединѣ (Санчагоу, Тунгоуганцза).

Воды достаточно.

Подробное описаніе:

А. На первыхъ 17 верстахъ дорога идетъ долиною р. Муданцзянъ до д. Мадьванцза (Маденза), затѣмъ, переваливъ хребетъ Тунгоулинъ и переправившись черезъ р. Ши-хэ, вступаетъ въ болотистую долину, шириною сначала $2^1/_2$, а затѣмъ $1^1/_2$ версты; горы, окружающія ее, высотою около 50 саж. и покрыты на вершинахъ кустарникомъ. Между д. Тявейба-хэ и д. Санчагоу—по плоскогорью, кое-гдѣ покрытому кустарникомъ, съ песчано-глинистымъ грунтомъ. Переправившись черезъ р. Джерды-хэ (Чжуэрды-хэ)—по болотистой долинѣ р. Джерды-хэ. Ширина дороги преобладаетъ въ 3—4 саж., дорога хорошо наѣзжана; грунтъ песчаный, но большею частью глинистый.

Б. Дефиле, горы, лѣса, воды, болота:

1) Р. Муданцзянъ на 3-й верстѣ отъ г. Одунченъ — шириною 20 саж., глубиною $2^1/_2$ фута; теченіе среднее, въ сухое время переходима въ бродъ, въ дожди—паромъ.

2) На 12-й верстѣ пер. Та-оя-дца, незатруднительный для движенія.

3) На протяженіи 17-й версты дорога идетъ долиною р. Муданцзянъ. Ширина рѣки 20—25 саж., берега обрывисты.

4) На 23-й верстѣ пер. Тунгоулинъ, относительная высота 243 саж. Южный скатъ очень крутъ, неудобенъ для движенія, сѣверный—длиною $5^1/_2$ верстъ, очень крутъ, во многихъ мѣстахъ усѣянъ камнями, сильно затрудняющими движеніе; мѣстами дорога идетъ по краю крутыхъ обрывовъ. Весь перевалъ покрытъ невысокимъ кустарникомъ. Внѣ дороги, скаты хребта доступны только для пѣхоты.

5) На 27-й верстѣ—р. Ши-хэ, шириною около 15 саж., глубиною 3—4 фута (но во многихъ пунктахъ есть болѣе мелкія мѣста; дно сильно каменистое, теченіе весьма быстрое—5 и болѣе верстъ въ часъ).

6) На 44-й верстѣ р. Муданцзянъ у д. Санчагоу, ширина рѣки

20—25 саж., глубина 7—10 футовъ; дно песчано-каменистое; теченіе 5 верстъ въ часъ; переправа на паромѣ; въ дожди сильно разливается, затопляя долину, и въ половодье переправа прекращается иногда на 15—20 дней.

В. Позиціи: на лѣвомъ берегу р. Ши-хэ, на хребтѣ Тунгоулинъ фронтомъ на сѣверъ, протяженіемъ по фронту около $3^1/_2$ верстъ и въ глубину около 4 верстъ (отъ поворота р. Ши-хэ на сѣверо-западъ до отдѣльной фанзы, что западнѣе дороги изъ д. Тунгоуганцза въ г. Одунченъ). Обходится лѣвый флангъ.

Г. Биваки: 1) Правый берегъ р. Ши-хэ у д. Тунгоуганцза.

2) Правый берегъ р. Муданцзянъ у д. Санчагоу.

Оба для значительныхъ силъ.

Д. Населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
0	Гор. Одунченъ (Дунъ-хуасянъ)	1,200	4,000	100	300
17	Гор. Мадьванцза	17	80	13	13
20	„ Хей-ся-цза-го	30	150	10	10
27	„ Тунгоуганцза (Кансгай) .	30	150	20	15
40	„ Тявэй-бахэ	30	200	50	400
52	Мѣст. Омосо	100	400	40	70

Кромѣ указанныхъ, вдоль дороги лежитъ 5 населенныхъ пунктовъ, изъ 1—8 дворовъ.

Вѣтка предыдущей дороги, отъ д. Мадьванцза къ юго-востоку долиною р. Ши-хэ, черезъ д. Орхадинъ въ д. Сахаджанъ и далѣе до встрѣчи съ Хунчунской дорогой, можетъ послужить для сокращеннаго перехода съ Хунчунско-Гиринскаго тракта на Нингутинско-Гиринскій и обратно, минуя г. Одунченъ. Эта дорога вполнѣ удобна для движенія во всякое время года.

Дорога Одунченъ—Омосо (зимняя), длиною 35 верстъ, по лѣвому берегу р. Муданцзянъ. Эта дорога на 17 верстъ короче лѣтней, вполнѣ доступна на первыхъ 28 верстахъ, но на послѣднихъ 7 верстахъ, идя болотистой долиной, совершенно непроходима для артиллеріи и обозовъ.

Подробное описаніе:

А. Отъ города Одунченъ на протяженіи 28 верстъ дорога пересѣкаетъ 3 нетрудныхъ перевала, 3 болотистыхъ рѣчки и удобна для

движенія; далѣе же представляетъ болотистое дефиле на протяженіи 6—7 верстъ; послѣднія 4 версты идетъ по равнинѣ.

Б. Дефиле, горы, лѣса, воды, болота: 1) Сѣвернѣе г. Одунченъ (на 1-й верстѣ) переправа черезъ р. Сяо-ши-ту-хэ.

2) На 8-й верстѣ перевалъ Вызгаулинъ (абсолютная высота 1,610 футовъ), съ незамѣтнымъ подъемомъ и довольно крутымъ спускомъ.

3) На 13-й верстѣ р. Лифынти-хэ ничтожныхъ размѣровъ.

4) На 16-й верстѣ перевалъ Лифынтилинъ (абсолютная высота 1,351 футъ); вслѣдъ за нимъ болотистая долина и на 23-й верстѣ перевалъ Хэйшилинъ (абсолютная высота 1,351 футъ).

5) За д. Хэйшитунь, т. е. миновавъ 28-ю версту, болотистая равнина, недоступная лѣтомъ для артиллеріи и обозовъ, допускающая лишь въ самое сухое время движеніе повозокъ.

6) На 31-й верстѣ переправа черезъ р. Джерды-хэ (Чжуэрды-хэ), ширина 20 саж., глубина допускаетъ переходъ въ бродъ, дно песчаное, теченіе среднее.

В. Населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
1	Дер. Сяо-ши-то-хэ	50	250	30	25
11	„ Хындаухэдза	10	45	30	25
16	„ Лифынти-хэ.	30	40	4	—
19½	„ Сяхэвайцза.	30	80	60	20
23	„ Хэйшитунь.	200	1,000	200	100
35	Мѣст. Омосо	100	400	40	70

Развѣтвленіе операціоннаго направленія Хунчунъ — Гиринъ. Восточныя: отъ пограничнаго столба лит. Р. по р. Хунчун-хэ до г. Хунчунъ, длиною около 100 верстъ, соединяетъ ур. Барабашъ съ г. Хунчунъ; представляетъ тропу, пересѣкающую крутой перевалъ и заливаемую въ дожди, и поэтому неудобна для движенія войскъ. Въ нашихъ владѣніяхъ продолженіемъ этой дороги служитъ колесная дорога долиною р. Мангугай до ур. Барабашъ. Размѣщеніе подъ крышей и довольствіе на мѣстныя средства невозможны. Вода въ изобиліи.

Подробное описаніе:

А. Вся дорога представляетъ сплошное дефиле, особенно до д. Хадамынь (т. е. на протяженіи 88 верстъ), пролегая вдоль р. Хун-

чун-хэ, она на нѣкоторыхъ участкахъ заливается рѣкой во время ея высокаго уровня воды; кромѣ того, мѣстами пересѣкаетъ отдѣльные горные выступы по переваламъ. Участками, недоступными для колеснаго движенія, являются: 1) не доходя до д. Сибегоу (скалистое ущелье); 2) не доходя 7 и 3 верстъ до д. Люшихэза (мокрый лугъ и каменистый участокъ); 3) пройдя д. Люши-хэ-за (крутой подъемъ и спускъ длиною 2 версты съ песчано-каменистымъ грунтомъ); 4) во всѣхъ мѣстахъ пересѣченія р. Хунчун-хэ въ дождливое время и 5) отчасти на послѣднихъ 10 верстахъ, гдѣ дорога идетъ по долинѣ р. Хунчун-хэ, съ песчано-глинистымъ грунтомъ съ верхнимъ слоемъ чернозема, затопляемой въ дожди.

Б. Дефиле (горы, лѣса, воды, болота):

1) Отъ пограничнаго столба лит. Р. подъемъ на сѣдло, относительная высота съ запада 15 саж., пологій, но длинный.

2) Восточнѣе д. Тумынь-дза-люнъ-дунь, на 8-й верстѣ, переправа черезъ р. Хунчун-хэ — шириною 3—4 саж., бродъ глубиною 1/4 арш., дно каменистое; затѣмъ дорога идетъ черезъ болотистую равнину, недоступную въ дожди.

3) Пройдя д. Тумынь-дза-люнъ-дунь, легкій перевалъ черезъ гребень, относительная высота 20 саж., и затѣмъ дорога два раза пересѣкаетъ р. Хунчун-хэ, ея притокъ Сяо-тумынза по бродамъ, глубиною 1 1/4 арш. при песчаномъ днѣ, трудно-доступнымъ въ дождливое время (глубиною 2 арш. и болѣе).

4) Не доходя до д. Та-людагоу (24-я верста), переправа черезъ 2 рукава р. Хунчун-хэ и ручей Та-людагоу. Два рукава р. Хунчун-хэ въ дожди могутъ представить затрудненіе для переправы.

5) Между дд. Та-людагоу (24-я верста) и Сибегоу (39-я верста) дорога идетъ долиной р. Хунчун-хэ; ширина долины сначала 1/2 версты, затѣмъ до 2 верстъ; вначалѣ она обставлена высокими (до 50 саж.) крутыми горами, покрытыми на вершинахъ мелкимъ хвойнымъ лѣсомъ.

На этомъ участкѣ дорога два раза идетъ по узкимъ ущельямъ, образуемымъ приближеніемъ скалистыхъ утесовъ къ руслу рѣки и, не доходя 4 верстъ до д. Сибегоу, переходитъ въ бродъ р. Хунчун-хэ (ширина рѣки около 35 саж., глубина брода 1 1/4 арш., дно песчаное).

Въ дожди у д. Сибегоу р. Хунчун-хэ въ бродъ непроходима, и тогда переправу у этого пункта можно будетъ обойти по кружной вьючной тропѣ праваго берега.

6) Между дд. Сибегоу (39-я верста) и Люши-хэ-за (60-я верста) дорога переправляется черезъ р. Хунчун-хэ, шириною 30 саж. при глубинѣ брода до 2 арш. и его ширинѣ до 5 саж. (въ 1 1/2 верстахъ выше брода лодочный перевозъ); затѣмъ идетъ правымъ берегомъ этой рѣки долиною, шириною 1/2—2 версты, и представляетъ, не доходя 7 верстъ до д. Люши-хэ-за (62-я верста), болотистое дефиле черезъ мокрый лугъ, заливаемый въ дожди, а на 66-й верстѣ сильно

каменистый участокъ, обходимый въ малую воду по другому берегу рѣки.

7) Между дд. Люши-хэ-за (69-я верста) и Хадамынь (88-я верста) дорога идетъ правымъ берегомъ р. Хунчун-хэ, при чемъ непосредственно западнѣе д. Люши-хэ-за подъемъ и спускъ настолько круты, что могутъ считаться совершенно недоступными для колеснаго обоза; грунтъ песчано-каменистый.

8) Между д. Хадамынь (88-я верста) и г. Хунчунъ (100-я верста) дорога идетъ по правому берегу р. Хунчун-хэ при ширинѣ долины сначала въ 1 версту, а затѣмъ постепенно расширяющейся до 3 и 9 верстъ. Долина рѣки отлично воздѣлана и заселена, покрыта отдѣльными деревьями и цѣлыми рощами. Р. Хунчун-хэ, при ширинѣ 22 саж., глубинѣ 6—7 футовъ, течетъ въ пологихъ песчано-каменистыхъ берегахъ и послѣ дождей затопляетъ долину.

В. Биваки: для малыхъ отрядовъ биваки возможны по всей долинѣ, для большихъ: у дд. Тумынь-дза-люнъ-дунь, Удагоу, Хадамынь и у г. Хунчунъ.

Г. Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
4	Дер. Каулифе	13	71	12	5
9	„ Тумынь-дза-люнъ-дунь .	80	520	48	29
14—15	„ Фулутайгоу	16	86	14	5
19	„ Тхайпинжоу	43	227	28	18
21	„ Сяо-людагоу	11	56	12	3
24	„ Та-людагоу.	27	213	16	8
25	„ Пелягоу	12	71	10	2
26	„ Катаженъ	13	84	15	3
29—34	„ Удагоу.	56	395	38	15
36	„ Цопей	12	76	15	—
38	„ Хэйцзиди	20	143	18	12
39	„ Сибегоу	68	469	58	31
42	„ Чампо	18	136	18	5
44—49	Сел. Сыдагоу	56	342	50	20
52	Дер. Додзагоу	60	488	45	18
52	„ Кясыдза	25	110	38	16
54	„ Тхадагоу.	22	156	28	14
56	„ Напйли	80	575	90	45
60	„ Матыда	18	100	24	6

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
60	Дер. Холубей	40	308	38	5
69	„ Люшихэза	12	88	20	3
88	„ Хадамынь	45	295	7	14
89	„ Тудагоу	45	290	20	20
90	„ Паусыяръ	30	225	10	12
91	„ Чингауза	30	215	8	15
92	„ Падатунъ	50	400	15	26
99	Гор. Хунчунъ	500	3,215	400	280

Г. Хунчунъ, подробнѣе см. гл. XIV.

Вѣтка предыдущей дороги Тумынь-дза-люнъ-дунь—Вон-бабоцза, длиною 27 верстъ, на послѣднихъ 5 верстахъ представляетъ ущелье ручья, поросшее хвойнымъ лѣсомъ.

Дорога Хунчунъ — Парангори (Паранкори), длиною 25 верстъ, выводитъ къ р. Тумынь-Ула; въ дождливое время благодаря песчано-глинистому грунту размокаетъ, становясь трудно-проходимой. Размѣщеніе подъ крышей и довольствіе на мѣстныя средства небольшихъ отрядовъ удобно.

Дорога пересѣкаетъ: 1) На 2-й верстѣ р. Хунчун-хэ (шириною около 30 саж. съ глубиною брода въ малую воду не болѣе $1^1/_4$ версты), берега отлогіе, дно песчаное, покрыто крупной галькой, теченіе быстрое.

2) У д. Парангори лодочный перевозъ черезъ р. Тумынь-Ула (ширина рѣки 50—60 саж., глубина $1^1/_2$ саж., теченіе 6 футовъ въ секунду, берега песчаные, отлогіе).

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
3	Дер. Валатунъ.	10	50	8	5
6	„ Няньчимы	80	303	45	18
7	„ Сіетунъ	10	70	8	5
9	„ Шинансянь	93	473	82	51
11	„ Пхаулангоу	30	186	23	5
18	„ Янзагоу	49	390	29	16
20	„ Карагури	72	487	47	23
25	„ Парангори	53	392	43	13

Дорога Хунчунъ — Савеловка, длиною 37 верстъ, выводитъ къ р. Тумынь Ула, пересѣкаетъ: 1) на 17-й верстѣ перевалъ Топха-линъ; сѣверный скатъ, длиною 2 версты, очень крутъ, каменистъ и для обозовъ представитъ серьезныя затрудненія; на южномъ скатѣ дорога идетъ по ущелью, шириною 50 саж., сильно размытому, и въ дожди для обозовъ почти недоступному; 2) на 27-й верстѣ невысокій гребень.

Въ общемъ, дорога должна быть признана затруднительной для артиллеріи и обоза.

Размѣщеніе подъ крышей и довольствіе на мѣстныя средства небольшихъ отрядовъ удобно.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
4	Дер. Ялатунь	60	312	39	15
13	„ Паленкоуза	90	124	14	7
22	„ Татуцханъ	212	1,354	208	61
30	„ Цепянгоу (Кор. Каргори)	70	493	63	15
32	„ Нангандыпикори	30	262	29	3
37	„ Савеловка	92	551	95	83

Дорога отъ Савеловки къ русской границѣ, на югъ, длиною 28 вер., пересѣкаетъ сѣвернѣе д. Чор-хэ—ручей Чор-хэ, шириною 2—3 саж., въ обрывистыхъ берегахъ, а южнѣе д. Чорхэ—огромную высоту (относительная высота 100 саж.), доступную только для вьючнаго движенія. Этотъ хребетъ представляетъ удобную позицію фронтомъ къ югу. Размѣщеніе подъ крышей и довольствіе на мѣстныя средства небольшихъ отрядовъ удобно.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
5	Дер. Шатова	23	162	21	6
7	„ Тунгань	35	268	33	12
13	„ Чор-хэ	34	160	38	4
28	„ Сацобоя	20	163	17	5

Дорога отъ д. Савеловки къ русской границѣ, длиною 8 вер., идетъ по мѣстности слегка всхолмленной, безъ крутыхъ подъемовъ и спусковъ, съ песчано-глинистымъ грунтомъ.

Дорога отъ дер. Савеловки къ р. Тумынь-Ула на юго-западъ, длиною 16 верстъ, представляетъ хорошую колесную дорогу съ глинисто-песчанымъ грунтомъ. Размѣщеніе подъ крышей 2-хъ баталіоновъ пѣхоты съ артиллеріей и кавалеріей, и довольствіе на мѣстныя средства небольшихъ отрядовъ удобно.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
5—10	Дер. Сивадаги	120	808	110	70
12	„ Шинай-сянь	50	384	43	18
16	„ Порты	150	1,042	87	39

Дорога Хунчунъ — устье р. Хунчун-хэ, длиною 16 верстъ, въ общемъ, доступна для колеснаго движенія, но на послѣднихъ 6 верстахъ она плохо наѣзжена, а на ближайшемъ къ р. Тумынь-Ула участкѣ дороги къ перевозу нѣтъ и приходится ѣхать по глубокому песку долины, вдоль берега рѣки.

Дорога пересѣкаетъ въ своемъ концѣ р. Тумынь Ула, гдѣ существуетъ перевозъ, на дорогѣ въ корейскій г. Кіонъ-уонь. Ширина рѣки 70 саж., глубина выше роста человѣка, скорость теченія 7 футовъ въ 1 секунду. Дно песчаное, берега пологіе, покрыты галькой. Переправа по 2 баркасамъ съ подъемной силой 50—75 пудовъ.

Размѣщеніе подъ крышей и довольствіе небольшихъ отрядовъ на мѣстныя средства возможно. Вода въ изобиліи.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
—	Гор. Хунчунъ	500	3,215	400	180
9	Дер. Тонгауза	43	487	39	6
11	„ Саатхоза	40	231	36	5
14	Мѣст. Савадза	50	315	40	18

Дорога Гай-хэ—Визигоу—Титасо, длиною 37 верстъ, служитъ для обхода, между устьемъ р. Гай-хэ и д. Титасо, переваловъ Цуйгоузалинъ и Дендолинъ. Эта дорога: 1) обладаетъ нѣсколькими каменистыми участками, затруднительными для движенія, 2) въ двухъ мѣстахъ подвержена каменнымъ заваламъ (между 2-й и 10-й верстами), 3) на томъ же участкѣ идетъ по искусственно укрѣпленной каменной насыпи, легко размываемой въ дожди.

Дорога пересѣкаетъ: 1) На 2-й верстѣ пер. Сяо-Панлинъ съ крутымъ, но короткимъ восточнымъ скатомъ.

2) Около д. Визигоу (на 9-й верстѣ) описываетъ крутую дугу между скалистыми горами и р. Боло-хэ-тунь.

3) На 18-й верстѣ перевалъ Визигоулинъ невысокій, но крутой, съ песчано-каменистымъ грунтомъ и лѣсистымъ подъемомъ.

4) На 27-й верстѣ перевалъ Янчиканлинъ (Сяотун-тай-линъ) по длиннымъ и пологимъ скатамъ (сѣверному и южному) съ черноземнымъ грунтомъ съ примѣсью глины, легко распускающейся въ дожди.

5) У д. Тьютзигай пересѣкаетъ р. Боло-хэ-тунь.

Биваки возможны только у д. Гай-хэ и у подошвы перевала Сяо-Панлинъ. Размѣщеніе подъ крышей и довольствіе на мѣстныя средства невозможно. Вода въ изобиліи.

Д. Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
—	Дер. Гай-хэ	27	148	28	5
9	Мѣст. Визигоу	20	110	13	5
37	Дер. Тьютзигай	16	65	35	15

Въ общемъ, при почти одинаковой длинѣ (37 и 36 верстъ) съ первымъ участкомъ (Гай-хэ, черезъ перевалъ Дендолинъ, Тьютзигая, эта дорога имѣетъ передъ послѣднимъ преимущества въ меньшемъ числѣ переправъ (2 раза противъ 5 разъ), что особенно важно въ дождливое время.

Дорога Гай-хэ — Чонгъ-сенгъ, длиною 32 версты, составляетъ вѣтвь главнаго направленія, отходя отъ него или у д. Гай-хэ и затѣмъ черезъ д. Кельмягори въ Чонгъ-сенгъ (длина 27 верстъ) или отъ д. Цуйгоуза между перевалами Цуйгоузалинъ и Дендолинъ (длина 33 версты), при чемъ у д. Сигенпо обѣ дороги соединяются.

Въ общемъ, дорогу слѣдуетъ признать удобной для колеснаго

движенія. Размѣщеніе подъ крышей и довольствіе небольшихъ отрядовъ на мѣстныя средства возможны. Вода въ изобиліи.

У г. Чонгъ-сенгъ—р. Тумынь Ула, шириною до 40 саж., глубина выше роста человѣка, броды открываются только въ сентябрѣ и октябрѣ. Переправа по двумъ баркасамъ, поднимающимъ 75—100 пудовъ груза.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ дер. Гай-хэ.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
—	Дер. Гай-хэ	26	163	22	5
13	„ Цуйгоуза	20	134	22	7
16	„ Кифуноми	40	284	23	8
20	„ Сигенпо	40	286	32	7
21	„ Ахалади	30	245	16	5
23	„ Тюнпай	90	535	49	40
24	„ Абгадени.	80	587	40	15
26	„ Ушеколь	30	250	25	3

Къ предыдущей дорогѣ существуетъ параллельная вѣтка Гай-хэ—Кельмагори—Сигенпо; на ней лежатъ слѣдующіе населенные пункты:

Верстъ отъ дер. Гай-хэ.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
9	Дер. Кельмагори	80	500	50	17
12	„ Бапгесинъ	100	760	49	24
13	„ Хокюми	40	240	32	5

Дорога Чонгъ-сенгъ—Тунфасы — черезъ м. Тудагоу, длиною 69 верстъ, обходя при вторженіи изъ Кореи въ долину р. Боло-хэтунь черезъ г. Чонгъ-сенгъ участокъ Хунчунско-Гиринскаго тракта Гай-хэ—Тунфасы и пересѣкая сильно гористую мѣстность, должна быть признана крайне затруднительной для движенія обозовъ.

А. Важнѣйшія препятствія: 1) Дорога пересѣкаетъ хребетъ Хэшань черезъ проходъ Шимынза на 13-й верстѣ. Проходъ (абсолютная высота 1,176 футовъ) представляетъ ущелье, шириною не болѣе

15—20 саж., при высотѣ скалъ около 50 саж., и имѣетъ значеніе единственной колесной связи черезъ хребетъ Хэ-шань между долинами рр. Тумынь-Ула и Хайлан-хэ.

2) Начиная съ 19-й версты, на протяженіи 12 верстъ, дорога идетъ узкой долиной р. Сяо-Людагоу до д. Людагоу.

3) Отъ д. Людагоу до ханшиннаго завода № 2 дорога проходитъ ущелье Каймынзаза, шириною 30—40 саж., съ отвѣсными боками, высота не менѣе 50 саж. Пробиваясь по огромнымъ камнямъ, будучи частью залитъ водой р. Тахеяръ даже въ малую воду, этотъ участокъ едва ли проходимъ для обозовъ.

4) Отъ ханшиннаго завода № 2 дорога идетъ къ востоку 6 верстъ и поворачиваетъ къ сѣверу на д. Тунфасы, не пересѣкая до этого пункта ни одного препятствія и обладая твердымъ песчано-глинистымъ грунтомъ.

Б. Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
—	Гор. Чонгъ-сенгъ	70	449	61	9
1	Дер. Хошелъ	28	209	20	6
4	„ Китакуны	200	1,425	115	15
8	„ Хочемпо	40	258	38	5
9	„ Салупэ	150	1,221	130	11
13	„ Шимынза	410	2,695	550	80
31	Мѣст. Людагоу	26	145	23	11
38	„ Удагоу	—	—	—	—
49	Ханшинный заводъ № 2 . . .	40	275	55	30
50	Мѣст. Тудагоу	120	627	85	20
60	„ Сели-хэ	500	3,141	415	128
69	Дер. Тунфасы	—	—	—	—

Дорога (Хайлан-хэ-коуза—Люда-гоу)—длиною 40 верстъ, отходитъ отъ Чунчунско-Гиринскаго тракта въ $2^1/_2$ верстахъ восточнѣе впаденія р. Хайлан-хэ въ р. Боло-хэ-тунь. На протяженіи 11 верстъ отъ устья р. Хайлан-хэ вверхъ дорога превращается въ тропу въ узкомъ ущельѣ; переваливъ черезъ крутыя высоты праваго берега, дорога черезъ 3 версты снова спускается въ ущелье той же рѣки, шириною 50—60 саж., съ крутыми (до 50°) скалистыми стѣнами и съ песчано-каменистымъ грунтомъ.

Р. Хайлан-хэ на участкѣ отъ устья до д. Людагоу имѣетъ ширину 10—15 саж., глубину 1—2 арш. Дно песчаное, усыпанное круп-

нымъ камнемъ, броды имѣются на 11-й, 14-й, 19-й и 25-й верстахъ, начиная отъ Хайлан-хэ-коуза съ глубиной послѣ дождя не болѣе $1^1/_2$ арш.

Въ общемъ, дорогу слѣдуетъ признать недоступной для колеснаго движенія.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
—	Дер. Хайлан-хэ-коуза	6	41	5	1
2	„ Хаодунъ	13	81	15	5
30—35	„ Маоршань-чанъ.	350	2,295	148	80
40	„ Людагоу	410	2,695	550	80

Южная вѣтка предыдущей дороги (дорога Шимынза—Людагоу) черезъ д. Талаза, длиною 30 верстъ и на 10 верстъ длиннѣе параллельнаго ей участка предыдущей дороги, при разстояніи отъ послѣдней не больше 3—4 верстъ.

До 13-й версты отъ прохода Шимынза дорога идетъ по холмистому плато предгорій хребта Нан-ган-шань (Хэ-шань) съ довольно крутыми для обозовъ скатами овраговъ, пересѣкающихъ дорогу.

Не доходя 6-й версты до д. Людагоу, дорога во многихъ мѣстахъ идетъ по высохшему руслу, покрытому крупной галькой, затрудняющей движеніе. Расположеніе бивакомъ возможно лишь для небольшихъ отрядовъ у горныхъ ручьевъ Падагоу, Цидагоу, Людагоу и др.

Вообще дорога доступна для колеснаго движенія. Размѣщеніе подъ крышей небольшихъ отрядовъ и ихъ довольствіе вполнѣ возможны.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
—	Дер. Шиминза	150	1,220	130	11
—	„ Патахеза.	40	244	34	5
5	Мѣст. Падагоу	40	313	29	8
12	Сел. Талаза	20	114	19	2
14	Мѣст. Богалаза	90	441	69	7
18	Сел. Богалаза	40	304	35	3
20—26	Мѣст. Цидагоу	170	1,202	145	6
28	Дер. Людагоу.	410	2,695	550	80

Дорога Титасо—Сугучандза—Вожилинъ—верховья р. Сунгари, длиною около 205 верстъ, до 58-й версты доступна для колеснаго движенія, далѣе годна только для корейскихъ арбъ, а между 80-й и 92-й верстами превращается въ тропу, затруднительную мѣстами даже для вьючнаго движенія, т. е. вся дорога недоступна для операцій войскъ.

А. Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія: 1) Между 3-й и 6-й верстами дорога идетъ по плато праваго берега р. Боло-хэ-тунь съ твердымъ песчано-каменистымъ грунтомъ.

2) На 10-й верстѣ спускается въ долину р. Хайлан-хэ.

3) Между 18-й и 21-й верст. перевалъ черезъ невысокій хребетъ.

4) На 34-й верстѣ переправа въ бродъ черезъ ручей Судагоу (ширина около 5 саж., глубина 1—1 1/2 арш., дно песчаное, берега пологи). Грунтъ—суглинокъ.

5) На 39-й верстѣ входитъ въ долину р. Эльдагоу, шириною около 1 версты, суживающейся на 41-й верстѣ до 100 саж.; дорога переходитъ нѣсколько разъ въ бродъ р. Эльдагоу (ширина 3—4 саж., броды мелки, дно каменистое). Грунтъ долины—песокъ съ камнемъ.

6) На 48-й верстѣ дорога идетъ мѣстами по самому руслу рѣки, покрытому крупной галькой.

7) На 58-й верстѣ дорога принимаетъ видъ тропы, входя въ долину ручья Вожилингоу, которая при ширинѣ 1/4—1/2 версты почти на всемъ протяженіи болотиста. Тропа нѣсколько разъ переходитъ ручей по ничтожнымъ бродамъ.

8) На 74-й верстѣ начинается тайга (дубъ, береза, ель, сосна, кедръ и др.), здѣсь тропа завалена крупными камнями, буреломомъ, упавшими деревьями и представляетъ серьезныя затрудненія даже для одиночнаго всадника.

9) На 80-й верстѣ лѣсистый гребень перевала Вожилинъ (абсолютная высота 2,870 футовъ и относительная, съ востока, около 20 саж.) съ развалившейся кумирней. Пройдя 1/4 версты, отлогій спускъ въ долину р. Уданнчазагоу, притока р. Кутун-хэ.

10) Между 80-й и 92-й верстами очень тяжелый участокъ лѣсной тропы, представляющей узкую щель съ двумя крутыми и каменистыми перевалами и затруднительной даже для вьючнаго движенія (этотъ участокъ обходится кружной, лучшей тропой).

11) Отъ ф. Чен-чен-ханцза (92-я верста) начинается частью лѣсная, частью открытая долина р. Кутун-хэ; дорога шириною 4—5 шаг.

12) Отъ пріисковаго г. Кутун-хэ (102-я верста) начинается перевалъ (Таса-хэ-линъ) изъ долины р. Кутун-хэ въ долину р. Таса-хэ, на которомъ первыя 2 версты дорога представляетъ тропу, а затѣмъ уширяется до 4—5 шаговъ, но камениста, крута, мѣстами завалена деревьями, мѣстами вязка.

13) Миновавъ перевалъ Таса-хэ-линъ (107-я верста), дорога идетъ долиною р. Таса-хэ среди мелкаго лиственнаго лѣса; здѣсь она, при ширинѣ 4—5 шаговъ, удобна для колеснаго движенія (р. Таса-хэ

имѣетъ илистые броды, глубиною по колѣно; ея долина, шириною 1—2 версты, частью болотиста и кочковата; у д. Уяуопу ширина рѣки 3—5 саж., дно каменистое, теченіе тихое въ малую воду).

14) Отъ устья р. Таса-хэ отходятъ тропы: а) на сѣверъ до г. Одунченъ, длиною 110 верстъ; б) на сѣверо-западъ, долиною р. Фуэр-хэ черезъ перевалъ Фулинъ и въ Гиринъ 375 верстъ; в) на сѣверо-западъ же черезъ Дьяпигоу въ Гиринъ; г) на юго-востокъ черезъ м. Хулу-шиза къ истокамъ р. Эррдодзянъ.

Изъ этихъ тропъ до г. Дьяпигоу тропа идетъ черезъ м. Шингоу (155-я верста), перейдя черезъ 3 перевала (спускъ съ послѣдняго крутъ); въ м. Шингоу еще черезъ 1 перевалъ; далѣе—перевалъ Хан-э-гоу-линъ по узкой горной долинѣ съ крутыми и сильно лѣсистыми боками; очень трудный перевалъ Хуан-гоу-линъ, съ котораго спускается въ долину р. Ласа-хэ (Ланча-хэ). Съ р. Ласа-хэ черезъ 2 перевала (восточный Лян-эр-тин-цза-линъ) выходитъ къ р. Эррдодзянъ (м. Чансагоу); оба перевала круты и каменисты. Начиная отъ м. Чансагоу, мѣстность лѣсистая съ небольшими обработанными промежутками. Отъ устья р. Дин-ин-бэ-хэ дорога слѣдуетъ ея долиной къ перевалу Дин-ин-бэ-линъ, представляющему узкую горную падь съ высокими крутыми берегами (р. Дин-ин-бэ-хэ мелководна, съ массой камней на днѣ). Спустившись съ перевала Дин-ин-бэ-линъ, дорога достигаетъ м. Дьяпигоу.

Отъ д. Хан-э-гоу отдѣляется тропа къ горѣ Пэй-шань (узловая гора Манчьжуріи и Кореи) и г. Музанъ.

Б. Позиціи и биваки: отличная позиція фронтомъ на востокъ и западъ на значительный отрядъ, на гребнѣ высотъ между дорогой и проходомъ Каймынзаза, т. е. на 18-й верстѣ, а затѣмъ вся дорога между переваломъ Вожилинъ и м. Дьяпигоу допускаетъ оборону незначительными силами. Биваки по р. Хайлан-хэ.

В. Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
—	Дер. Титасо	80	434	58	40
10—12	„ Мааршаньчанъ	350	2,295	148	80
12—14	„ Янживайда	50	204	45	15
14—18	„ Маанзашаньчанъ	55	219	50	18
21	„ Лицунгоу	30	217	28	5
21—30	М. Тунгучанза	100	495	90	65
31—33	„ Тудагоу	40	275	55	30
35—40	„ Сигучандза	120	568	110	70
102	Гор. Кутун-хэ	33	250	—	—
205	М. Дьяпигоу	50	750	75	100

Дорога Лоторгоу—Тудагоу, длиною 48 верстъ, отдѣляется отъ главнаго Хунчунско-гиринскаго тракта къ югу и идетъ до 15-й версты по долинѣ ручья Тен-бао-шань-хэ, переходя съ одного берега на другой. Ширина долины 1/4 версты, скаты и долина покрыты мелкимъ лѣсомъ; грунтъ песчано-глинистый, мѣстами каменистый; дорога хотя и годна для колеснаго движенія, но сильно запущена. На этомъ участкѣ, на 7-й верстѣ, дорога болотиста и обходится по правому скату долины.

Отъ 15-й версты дорога превращается въ тропу, которая на 16-й верстѣ переваливаетъ черезъ гребень Чанджаоялинъ (относительная высота надъ Лоторгоу 117 саж.). Между 19-й и 26-й верстами дорога идетъ по долинѣ р. Тудагоу съ глинистымъ вязкимъ грунтомъ, частью болотистой и въ дожди недоступной для колеснаго движенія. Съ 32-й версты долина шире и суше.

Вообще всю дорогу слѣдуетъ признать затруднительной для колеснаго движенія.

Сколько-нибудь значительныхъ населенныхъ пунктовъ на этой дорогѣ нѣтъ.

Дорога отъ с. Сигучандза долиной р. Эльдагоу, длиною 20 верстъ, пригодна для колеснаго движенія; она идетъ долиною р. Эльдагоу, суживающейся на 7-й верстѣ до 100 саж., переходя въ бродъ съ одного берега рѣки на другой (ширина рѣки 3—4 саж., броды ничтожны, дно каменистое), частью дорога идетъ по руслу, покрытому крупной галькой. Грунтъ долины—песокъ съ камнемъ.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
11	Пос. Эльдагоу	10	73	11	3
14	„ Эльдагоу	16	41	8	—
20	Отд. поселокъ безымянный. .	3	10	5	2

Дорога отъ с. Сигучандза долиною р. Сандагоу до горы Чиншанза, длиною 52 версты, отходитъ отъ предыдущей влѣво (къ юго-западу) въ 2 верстахъ западнѣе с. Сигучандза, и вообще доступна для колеснаго движенія на протяженіи первыхъ 45 верстъ.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) На 6-й верстѣ мѣстность по сторонамъ дороги покрыта каменистыми холмами въ родѣ могилъ.

2) Между 8-й и 12-й верстами дорога входитъ въ ущелье и затѣмъ идетъ черезъ короткій и некрутой перевалъ Вамнапозалинъ.

3) Между 15-й и 18-й верстами дорога вновь идетъ по ущелью, которое на 18-й верстѣ расширяется въ равнину, длиною 8 верстъ и шириною $2^1/_2$ версты.

4) На 30-й верстѣ долина р. Сандагоу суживается до $^1/_4$—1 версты, при чемъ скаты возвышенностей круты и поросли рѣдкимъ лѣсомъ.

5) На 33-й верстѣ переправа въ бродъ черезъ р. Сандагоу (ширина 3—4 саж., глубина брода $^3/_4$ арш., теченіе очень быстрое, дно загромождено огромными камнями, но переправа колеснаго обоза возможна).

6) Съ 45-й версты дорога превращается въ тропу, пролегающую по тайгѣ; тропа завалена упавшими и срубленными деревьями.

7) Вершина горы Чиншанза недоступна, черезъ густую тайгу тропъ нѣтъ.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
8	Дер. Кясиндза	10	53	12	5
14	„ Тушандза	10	78	28	15
18—25	„ Сандагоу	66	430	54	32

Дорога отъ импани Сунлое до р. Тумынь-Ула, длиною 44 версты, составляетъ вѣтвь предыдущей, выводя къ переправѣ черезъ р. Тумынь-Ула у корейскаго г. Музанъ.

По этому направленію идетъ только тропа, непроходимая для колеснаго движенія:

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) Первыя 9 верстъ отъ импани Сунлое хорошая колесная дорога по долинѣ ручья Сандагоу. Долина шириною сначала 3 версты, но на 9-й верстѣ—$^1/_4$ версты. Грунтъ песчано-глинистый.

2) Съ 9-й версты дорога обращается въ тропу, входя въ рѣдкій лѣсъ и пересѣкая болотистый ручей.

3) На 11-й верстѣ пологій перевалъ Ню-синь-шань-линъ (высота относительно импани Сунлое 35 саж.).

4) На 14-й верстѣ нѣсколько болѣе крутой перевалъ Сандагоулинъ (относительная высота 40 саж.).

5) Между 14-й и 19-й верстами перевалъ Сыдагоулинъ (относительная высота 30 саж.).

6) Между 19-й и 28-й верстами тропа завалена камнями, деревьями и очень тяжела для движенія.

7) На 30-й верстѣ четвертый перевалъ Паузалинъ (относительная высота 60 саж.) съ крутымъ и очень каменистымъ подъемомъ и крутымъ скатомъ.

8) Черезъ р. Тумынь-Ула бродъ не глубже 1 арш. Ширина рѣки 25 саж., глубина выше роста человѣка; въ малую воду броды во многихъ мѣстахъ.

Дорога *) отъ д. Тушандза до с. Монбани, длиною 34 версты, отдѣляется отъ дороги № 22, идущей долиной р. Сандагоу, у д. Тушандза, и выводитъ къ р. Тумынь-Ула, ниже г. Музанъ, къ д. Монбани.

Эта дорога удобна только для мѣстнаго корейскаго обоза; благодаря скалистому берегу р. Тумынь-Ула, переправа черезъ эту рѣку въ концѣ дороги затруднительна.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) На 19-й верстѣ перевалъ Кауливайзалинъ (относительная высота не менѣе 150 саж.) съ крутымъ подъемомъ и спускомъ (каждый длиною около 2 верстъ). Перевалъ покрытъ густымъ мѣшаннымъ лѣсомъ, на перевалѣ маленькая кумирня.

2) На 29-й верстѣ перевалъ черезъ безымянный гребень съ большой каменной кумирней.

3) Р. Тумынь-Ула у с. Монбани, шириною около 20 саж., глубиною выше роста человѣка, но въ малую воду есть броды; перевозъ по небольшому парому и двумъ лодкамъ.

Биваки имѣются только для малыхъ отрядовъ.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
—	Дер. Тушандза	10	78	28	15
31	„ Шанапэ	30	247	19	12
35	„ Монбани	15	86	14	3

Дорога Людагоу—Монбани, длиною 47 верстъ, переваливая черезъ главный хребетъ Нангашань (Хэ-шань), затруднительна даже для вьюковъ. Перевалъ покрытъ дремучимъ лѣсомъ; тропа на немъ завалена огромными камнями. На 41-й верстѣ дорога соединяется съ предыдущей дорогой на безымянномъ гребнѣ съ большой каменной кумирней.

*) Въ 1901 году по ней двигался нашъ отрядъ изъ 3 ротъ пѣхоты съ конно-горнымъ взводомъ и съ колеснымъ обозомъ, испыталъ особыя трудности только на перевалѣ Кауливайзалинъ.

Биваки возможны вслѣдствіе узкости долины, которой слѣдуетъ дорога, только для незначительныхъ отрядовъ.

По пути населеніе крайне рѣдко.

Дорога Одунченъ—Дьяпигоу, длиною около 103 верстъ, соединяетъ Хунчунско-Гиринскій трактъ съ верховьями р. Сунгари и представляетъ, въ цѣломъ, направленіе, лѣтомъ недоступное для колеснаго движенія и чрезвычайно затруднительное для конницы. Свойства окружающей мѣстности способствуютъ оборонѣ дороги малыми силами. Размѣщеніе войскъ и ихъ довольствіе, благодаря крайне рѣдкому населенію, невыполнимы.

А. Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) отъ г. Одунченъ до горы Моошань, т. е. на протяженіи первыхъ 37 верстъ, дорога пригодна для движенія всѣхъ родовъ оружія и обозовъ. На этомъ участкѣ она идетъ долиною р. Муданцзянъ, шириною сначала 5—6 верстъ, а послѣ впаденія въ р. Суаньяда, 1—1½ версты и, въ общемъ, густо населена;

2) у горы Моошань дорога переходитъ на правый берегъ р. Муданцзянъ (шириною 7—10 саж., глубина не вездѣ допускаетъ переправу въ бродъ);

3) отъ горы Моошань до постоялаго двора Гуань-дья-дэнь (между 37-й и 44-й верстами) дно долины р. Муданцзянъ во многихъ мѣстахъ представляетъ мокрый лугъ или болото. Дорога превращается въ тропу;

4) начиная съ 46-й версты и до 101-й версты дорога входитъ въ лѣсисто-болотистое дефиле, сохраняя видъ тропы, безусловно недоступной для колеснаго движенія въ теченіе лѣта. До 50-й версты тропа идетъ долиной р. Муданцзянъ, имѣющей видъ горнаго ручья шириною 3—5 шаговъ, глубиною 1½—2½ фута;

5) на 54-й верстѣ—перевалъ Муданлинъ (абсолютная высота 2,800 футовъ) съ подъемомъ (со стороны г. Одунченъ) чрезвычайно крутымъ и длиною болѣе 2 верстъ, особенно на второй верстѣ. Спускъ длиною болѣе версты, чрезвычайно каменистъ и довольно крутъ;

6) отъ подошвы перевала Муданлинъ тропа до 66-й версты чрезвычайно тяжела; она идетъ сплошной тайгой и или топка настолько, что люди вязнутъ выше колѣна, а лошади по брюхо, или камениста и переплетена корнями и буреломомъ.

7) на 66-й и 74-й верстахъ тропа выходитъ на открытую мѣстность и идетъ долиной р. Инъ-и-хоза до пересѣченія съ р. Фуэрр-хэ (74-я верста), которую переходитъ 3 раза при глубинѣ бродовъ 2 фута, непереходимыхъ въ высокую воду. Ширина рѣки 30—40 шаговъ средняя глубина 3—4 фута, дно сплошной камень; теченіе быстрое;

8) между 76-й и 87-й верстами тропа идетъ болотистой долиной ручья Хуан-ми-хэ, затруднительнаго для конныхъ даже въ сухое время года;

9) на 87-й верстѣ—перевалъ Хуан-ми-хэ-за-линъ (абсолютная

высота 2,674 фута); подъемъ крутъ только въ концѣ (1/2—1/3 версты). Спускъ длиною 2 версты, весьма крутъ и каменистъ;

10) отъ подошвы предыдущаго перевала (89-я верста) тропа на протяженіи 4 верстъ идетъ тайгой и на первыхъ 2 верстахъ настолько камениста, прегражденa корнями и буреломомъ, что двигаться можно со скоростью не болѣе 3-хъ верстъ въ часъ;

11) на 95-й верстѣ—бродъ черезъ ручей Джан-син-дзы-хэ;

12) между 94-й и 100-й верстами тропа идетъ долиной р. Лиц-ин-бэ-хэ и хороша для движенія;

13) на 101-й верстѣ—перевалъ Дин-ин-бэ-линъ (абсолютная высота 2,527 футовъ); подъемъ крутъ и каменистъ; спускъ длиною 1 1/2 версты, крутъ на послѣдней полуверстѣ. Отъ восточной подошвы перевала тропа обращается въ дорогу.

Б. Оборонительныя свойства пути удовлетворительны для малой войны, при чемъ небольшой отрядъ можетъ съ успѣхомъ оборонять любой перевалъ. Мѣстечко Дьяпигоу командуется съ окружающихъ его высотъ и для обороны неудобно.

В. Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
—	Гор. Одунченъ (Дунъ-хуасянъ)	1,200	5,000	400	350
2	Дер. Гуантунь	25	200	70	50
3	„ Сяохуангоу	50	300	100	70
7	„ Дашиту-хэ	40	300	50	30
14	„ Хуан-ми-пэ	15	100	30	70
16	„ Дахуангоукоза	15	75	20	15
29	„ Тайпиньшанъ	100	400	350	50
31—35	„ Маха	20	100	50	30
37	„ Моошань	50	250	10	40
44—50	„ Мудан-дзянъ-джанъ . . .	10	50	—	—
74	„ Фу-эрр-хэ	80	400	20	30
103	Мѣст. Дьяпигоу	50	750	15	100

МАРШРУТЪ № 2.

Хунчунъ—Нингута *).

Дорога Хунчунъ—Нингута, длиною 247 верстъ, до д. Лянь-шуй-чуандза имѣетъ участокъ общій съ дорогой Хунчунъ—Гиринъ.

Дорога имѣетъ характеръ обыкновенной проселочной и пересѣкаетъ 7 переваловъ, изъ нихъ 4 значительныхъ (Панлинъ, Гаолинъ, Тайпинлинъ и Лао-ѣ-линъ), нѣсколько горныхъ рѣчекъ, затруднительныхъ для перехода въ бродъ послѣ 2—3 дневнаго дождя; пролегаетъ по мѣстности, крайне мало населенной, и, въ общемъ, представляетъ серьезное затрудненіе для движенія войскъ.

По пути 10 позицій, изъ нихъ фронтомъ къ г. Нингуту 3 позиціи для отрядовъ въ 1 баталіонъ—1 полкъ пѣхоты съ артиллеріей и кавалеріей (изъ нихъ одна на Панлинскомъ перевалѣ); фронтомъ въ обратную сторону 9 позицій для отрядовъ въ 1 баталіонъ—1 бригаду пѣхоты съ артиллеріей и кавалеріей, изъ нихъ болѣе значительны на пер. Нюнюкалленъ (71-я верста), сѣвернѣе д. Фанпяо (97-я верста) и южнѣе д. Уизгоу (204-я верста).

Расположеніе большихъ силъ бивакомъ удобно только у двухъ пунктовъ: у дд. Морходенъ (46-я верста) и Ван-цинъ (86-я—92-я верста); небольшихъ отрядовъ—почти всюду.

Размѣщеніе квартирнымъ и квартиро-бивачнымъ порядкомъ и довольствіе войскъ на мѣстныя средства примѣнимы только для малыхъ отрядовъ. Воды достаточно.

Въ общемъ, это направленіе отвѣчаетъ операціямъ не свыше 1 бригады пѣхоты съ артиллеріей и кавалеріей.

Подробное описаніе (отъ д. Лянь-шуй-чуандза до г. Нингута).

А. Общій характеръ мѣстности, полотно, грунтъ:

1) Между дд. Лянь-шуй-чуандза (38-я верста) и Ван-цинъ (Ванъ-тынъ) (89-я верста) дорога, представляя, въ общемъ, горное дефиле, пересѣкаетъ 4 перевала (Безымянный, Гаолинъ, Нюнюкалленъ и Цанлинза), обладаетъ грунтомъ глинисто-песчанымъ, а начиная съ 70-й версты глинистымъ, вязкимъ въ дожди.

2) Начиная отъ д. Ван-цинъ, долина расширяется до 1—1 1/2 версты, покрыта пашнями и отдѣльными фанзами; на 110-й верстѣ образуется обширная равнина Хаматанъ (на ней до 140 дворовъ).

3) Переваливъ хребетъ Тайпинлинъ (117-я верста), дорога все время идетъ долинами рѣкъ, при ширинѣ долинъ 1/4—3/4 версты, и переходитъ еще черезъ одинъ безымянный перевалъ, не доходя до с. Лайтуладза (141 верста). Прилегающія сопки покрыты рѣдкимъ лиственнымъ лѣсомъ.

*) „В. Обзоръ Сѣв. Маньчжуріи". Циховичъ. 1903 г.

4) Между дд. Лайтуладза и Махуличжанъ (141-я—189-я верста) дорога идетъ сначала узкой долиной р. Лайтуладза, переваливаетъ хребетъ Лао-ѣ-линъ и затѣмъ долиной р. Тугоудза. Грунтъ глинисто-песчаный; исключенія: глинистый сѣвернѣе ф. Сяо-фанъ (149-я верста), мѣстами торфяный сѣвернѣе пер. Лао-ѣ-линъ.

5) Между дд. Махуличжанъ (189-я верста) и Сикванди (212-я верста) дорога идетъ сначала по широкой долинѣ р. Тугоудза (по бокамъ высоты, или оголенныя или покрытыя мелкимъ кустарникомъ); далѣе мѣстность гористая съ 3-мя перевалами.

6) Между д. Сикванди (212-я верста) и г. Нингута (247-я верста) дорога идетъ по плоскому водораздѣлу рр. Муданцзянъ и Хемахэдза.

Б. Дефиле (горы, лѣса, воды, болота):

1) На 41-й верстѣ бродъ черезъ р. Шито-хэ.

2) Между 42-й и 49-й верстами дорога песчаныя, а затѣмъ каменистый подъемъ и спускъ въ узкое ущелье.

3) Съ 57-й версты подъемъ, болѣе сильный съ 58-й версты; дорога каменистая, частью размыта дождями.

4) На 62-й верстѣ перевалъ Гаолинъ (абсолютная высота 1,862 фута) съ длинными, но пологими скатами, покрытыми довольно крупнымъ лѣсомъ (преобладаетъ дубъ, ольха, черная береза). Спускъ съ перевала только на разстояніи одной версты крутъ и сильно размытъ, далѣе—слабѣе и лучше.

5) На 70-й верстѣ пер. Нюнюкалленъ, высота 30 саж., не представляющій затрудненій для движенія артиллеріи и обозовъ.

6) Отъ 76-й версты дорога идетъ долиною, шириною $^1/_2$ версты, посреди которой въ каменистомъ руслѣ течетъ ручей; долина во многихъ мѣстахъ болотиста, заросла осокой и тростникомъ.

7) На 81-й верстѣ пер. Цанлинза, покрытый старымъ, но рѣдкимъ лѣсомъ. Подъемъ длиною 2 версты (круче 2-я верста); спускъ пологій съ песчано-глинистымъ грунтомъ.

8) Сѣвернѣе д. Ван-цинъ (89-я верста) дорога идетъ по ущелью, длиною 1 верста, между скалами и рѣкой, усѣяна крупными камнями и затруднительна для движенія. Непосредственно сѣвернѣе д. Ван-цинъ бродъ черезъ р. Ван-цин-хэ по брюхо лошади. Ширина русла 6 саж., дно каменистое, теченіе быстрое.

9) Съ 96-й версты дорога идетъ долиной р. Гай-хэ, пересѣкая ее между дд. Фанпяо и Хаматанъ. Ширина рѣки около 20 саж., глубина не вездѣ допускаетъ переправу въ бродъ, теченіе быстрое, берега крутые; лодокъ немного, каждая для 5—6 человѣкъ; у мѣста переправы рѣка состоитъ изъ 3-хъ рукавовъ.

10) На 113-й верстѣ дорога входитъ въ узкое ущелье и круто поднимается на пер. Тайпинлинъ (абсолютная высота 1,502 фута); подъемъ сильно размытъ, глинисто-песчаный, а кое-гдѣ каменистый; окрестныя вершины и гребень перевала покрыты лѣсомъ; спускъ не крутъ, дорога хороша.

11) На 148-й верстѣ бродъ по брюхо лошади черезъ рѣчку, шириною 30 саж., съ дномъ каменистымъ. Далѣе до перевала Лао-ѣ-линъ (159-я верста) дорога 4 раза пересѣкаетъ р. Лайтуладза-хэ (шириною 3—5 саж., броды неглубокіе, дно каменистое).

12) На 159-й верстѣ пер. Лао-ѣ-линъ, съ утомительными, хотя и некрутыми, подъемомъ и спускомъ; не доходя до перевала, дорога идетъ по лѣсистой мѣстности, пересѣкаетъ нѣсколько мокрыхъ мѣстъ и затруднительна для движенія; самый перевалъ представляетъ нешырокую горизонтальную площадку, покрытую преимущественно лиственнымъ лѣсомъ и раздѣленную неглубокимъ оврагомъ на двѣ части одинаковой высоты; на спускѣ съ перевала дорога сначала идетъ по гати изъ бревенъ, мѣстами запущенной, даже затрудняющей движеніе, а далѣе выбита и покрыта массой камней.

13) Между 169-й и 186-й верстами дорога 10 разъ пересѣкаетъ р. Тугоудза и ея рукава по глубокимъ бродамъ (выше брюха лошади); ширина рѣки 5—6 саж., теченіе быстрое, дно усѣяно большими камнями, берега отлогіе; пройдя д. Эрдохэдза (186-я верста), идетъ по торфяному болоту, недоступному для артиллеріи (необходимо для этого устроить гать, матеріалъ—на окружающихъ высотахъ), которое, однако, можно обойти съ востока.

14) Не доходя до ст. Махуличжанъ (189-я верста), въ дожди дорога заливается выходящимъ изъ своихъ береговъ ручьемъ.

15) Между ст. Махуличжанъ (189-я верста) и д. Сикванди (Сигуанди) (212-я верста) дорога пересѣкаетъ 3 пологихъ перевала съ грунтомъ глинисто-песчанымъ, и только спускъ къ д. Сикванди крутъ и болотистъ на послѣдней верстѣ.

16) Между д. Сикванди (212-я верста) и г. Нингута (257-я верста) дорога переходитъ только по одному пологому перевалу черезъ гору Сан-мяо-линъ.

17) Не доходя до г. Нингута—р. Муданцзянъ, шириною 80—90 саж., переправа по шестовому парому, который можетъ одновременно поднять или 3 запряженныхъ двуколки, или 18—20 всадниковъ съ лошадьми.

В. Позиціи: 1) На Панлинскомъ перевалѣ позиція фронтомъ къ востоку и къ западу для 2—3 баталіоновъ пѣхоты съ соотвѣтствующимъ числомъ артиллеріи и для болѣе значительныхъ силъ.

2) Сѣвернѣе д. Лянь-шуй-чуандза позиція фронтомъ на югъ для отряда силою въ 1 полкъ пѣхоты съ батареей.

3) У д. Морходенъ (46-я верста) на высотахъ западнѣе дороги позиція для 1—2 баталіоновъ пѣхоты фронтомъ на югъ.

4) На перевалѣ Нюнюкалленъ позиція (71-я верста) для 1 бригады пѣхоты съ артиллеріей и кавалеріей фронтомъ на юго-востокъ.

5) На перевалѣ Цанлинза (81-я верста) позиція для 1 полка пѣхоты съ артиллеріей фронтомъ къ гг. Хунчунъ и Нингута.

6) Сѣвернѣе д. Фанпяо (97-я верста) позиція для бригады пѣхоты съ артиллеріей и кавалеріей фронтомъ на югъ.

7) На перевалѣ Тайпинлинъ (117-я верста) позиція фронтомъ на югъ для 1 баталіона пѣхоты.

8) Южнѣе фанзы Кин-кынъ (между 189-й и 204-й верстами) позиція для 1 баталіона пѣхоты фронтомъ къ городу Хунчунъ.

9) На высотахъ южнѣе д. Уизгоу (204-я верста) позиція фронтомъ къ югу для 1 бригады пѣхоты съ артиллеріей и кавалеріей.

10) Южнѣе д. Сикванди (212-я верста) позиція для небольшого отряда фронтомъ на сѣверо-востокъ.

Г. Биваки: 1) У д. Морходенъ (48-я верста) на лѣвомъ берегу ручья бивакъ на корпусъ.

2) У д. Ван-цинъ (86-я—92-я верста) бивакъ на лѣвомъ берегу рѣки на корпусъ.

Д. Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ г. Хун-чунъ.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дво-ровъ.	Жителей.	Рога-таго скота.	Лоша-дей.
38	Дер. Лянь-шуй-чуандза .	150	900	140	18
40	„ Шатоза	50	285	48	17
48	„ Мордохенъ.	30	203	27	13
70	Сел. Нюнюкалленъ . . .	8	44	11	3
72—76	Хут. Даканьдза	12	59	15	10
86—92	Мѣст. Ван-цинъ (Вансинъ, Вантинъ, Ванченъ). . .	80	420	65	32
105—106	Мѣст. Хангоу.	80	452	69	23
107	Дер. Шан-іай-хэ.	10	85	6	3
109—112	Мѣстн. Хаматанъ	140	803	132	75
141	Дер. Лайтуладза	6	—	—	—
204	„ Уизгоу.	8	—	—	—
212	„ Сикванди	80	—	—	—
240	„ Ган-коу-дза	14	—	—	—
247	Гор. Нингута.	—	30,000—40,000	—	—

Дорога Титасо—Ван-цинъ, длиною 83 версты, выводитъ на ту же дорогу у д. Ван-цинъ, доступна для колеснаго обоза на первой и послѣдней своей трети. Средняя же треть дороги запущена, поросла травой, частью идетъ узкимъ ущельемъ и пересѣкаетъ на 46-й верстѣ мочежину, недоступную въ дожди для колеснаго обоза. Дорога пере-

валиваетъ черезъ 5 гребней, изъ которыхъ труднѣйшіе на 43-й и 63-й верстахъ. Серьезныхъ водныхъ преградъ на дорогѣ нѣтъ.

Оборонительныя свойства дороги способствуютъ дѣйствіямъ малыми отрядами. Расположеніе небольшихъ отрядовъ по квартирамъ или квартиро-бивакамъ возможно на первой и послѣдней трети; бивакомъ небольшіе отряды можно располагать по всему протяженію дороги. Довольствіе на мѣстныя средства возможно лишь для небольшихъ силъ. Воды достаточно.

А. Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія: 1) У д. Тьютзигай (5-я верста) дорога пересѣкаетъ р. Болохэ-тунь.

2) Съ 5-й по 14-ю версту дорога идетъ по широкой долинѣ съ пологими скатами.

3) На 16-й верстѣ перевалъ Янчиканъ-линъ съ пологими скатами (подъемъ длиною около 2-хъ верстъ).

4) На 21-й верстѣ перевалъ черезъ невысокій гребень.

5) На 43-й верстѣ перевалъ Мяо-линъ, абсолютная высота 1,748 футовъ и относительная около 80 саж., отличается крутыми скатами; гребень его покрытъ дремучимъ лѣсомъ; подъемъ и спускъ пролегаютъ въ узкомъ (ширина 50—150 саж.), извилистомъ и неглубокомъ (10—15 саж.) ущельѣ.

6) За переваломъ на 46-й верстѣ—мочежина, недоступная для колеснаго движенія въ дождливое время.

7) Между 52-й и 55-й верстами дорога два раза переходитъ въ бродъ илистый рукавъ р. Гай-хэ (при глубинѣ брода не болѣе $1^1/_2$ арш.), доступный для перехода колеснаго обоза.

8) Между с. Пай-цагоу (58-я верста) и 63-й верстой—дорога идетъ по равнинѣ (ширина $1^1/_2$ версты), хорошо воздѣланной и довольно густо заселенной.

9) На 63-й верстѣ перевалъ черезъ гребень, высотою 35—40 саженъ съ крутымъ подъемомъ (въ концѣ его); спускъ затрудняется мочежиной посрединѣ его. Грунтъ песчано-глинистый.

10) На 75-й верстѣ бродъ черезъ р. Гай-хэ (ширина рѣки 20 саженъ, глубина брода до $1^1/_2$ арш., дно каменистое, берега пологи, у переправы есть лодка).

11) На 78-й верстѣ перевалъ черезъ невысокій гребень, но съ очень труднымъ (до 12°) подъемомъ.

12) Послѣднія 2 версты дорога идетъ по широкой Ван-цинской равнинѣ.

Б. Позиціи: на перевалѣ Мяо-линъ (43-я верста)—для небольшого отряда.

В. Биваки для большихъ силъ:

1) У д. Тьютзигай (5-я верста).

2) У д. Пай-цагоу (55-я—63-я верста).

3) У д. Ван-цинъ—Сивайза (73-я—75-я верста).

Небольшіе отряды могутъ быть расположены бивакомъ въ нѣсколькихъ пунктахъ между дд. Тьютзигай и Пай-цагоу (4-я и 63-я версты).

Г. Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
—	Дер. Титасо	80	434	58	40
4	„ Тьютзигай	16	65	35	15
5—13	М. Сяо-ян-чи-хэ и Та-ян-чи-хэ	150	849	113	75
30	Дер. Иллангоу.	60	340	48	13
55—63	М. Пай-цагоу	80	441	63	31
64—69	„ Мудажанъ	30	184	23	8
73—75	Дер. Ванцинъ-Савайза	15	99	16	8
83	„ Ван-цинъ	80	421	65	32

Дорога изъ д. Эрдохэдза—Тунгинчинъ—Эрдаугоудза, длиною 38 верстъ, отдѣляясь у д. Эрдохэдза, составляетъ участокъ, параллельный Хунчунскому тракту до д. Эрдаугоудза, нѣсколько кружный относительно главнаго пути и, поэтому, имѣетъ второстепенное значеніе.

Дорога изъ г. Нингута въ сторону узла Ляо-ѣ-линъ, длиною 80 верстъ, представляетъ на первыхъ 10 верстахъ дорогу, удобную для движенія 3-хъ родовъ оружія и обозовъ; между 11-й и 12-й верстами проходима только для пѣхоты и конницы, а далѣе превращается въ тропу, пролегающую по сплошному лѣсистому дефиле.

МАРШРУТЪ № 3.

Нингута—Гиринъ *).

Дорога Нингута—Гиринъ, длиною около 280 верстъ, отличаясь крутыми подъемами и спусками, мѣстами каменистымъ характеромъ, пересѣкая на участкѣ Омосо—Гиринъ два весьма трудныхъ перевала (Чжан-уай-цай-линъ и Ло-э-линъ), нѣсколько горныхъ рѣчекъ, въ дожди затруднительныхъ для перехода въ бродъ (изъ нихъ рр. Эрджан-хэ и Джерды-хэ при высокой водѣ становятся въ бродъ непереходимы) и рядъ болотистыхъ полосъ, крайне тяжела для движенія артиллеріи и обозовъ.

Дорога обладаетъ:

а) На первомъ переходѣ западнѣе г. Гиринъ двумя значительными позиціями фронтомъ къ г. Гиринъ, каждая на отряды до одного корпуса.

б) На участкѣ Нингута—Омосо, кромѣ того, рядомъ незначительныхъ позицій фронтомъ какъ къ г. Гиринъ, такъ и къ г. Нингута.

в) На участкѣ Омосо—Гиринъ цѣлымъ рядомъ арьергардныхъ позицій фронтомъ какъ къ сторонѣ г. Нингута (13 позицій), для отрядовъ отъ 1 баталіона до 1 дивизіи пѣхоты съ соотвѣтствующими частями артиллеріи и кавалеріи, такъ и къ сторонѣ г. Гиринъ (9 позицій) для отрядовъ отъ 1 баталіона до 1 полка пѣхоты съ артиллеріей и кавалеріей.

Расположеніе войскъ бивакомъ у этой дороги затрудненій не встрѣтитъ по обилію удобныхъ луговыхъ мѣстъ съ хорошей проточной водой.

Квартирный же или квартиро-бивачный порядокъ, вслѣдствіе малочисленности и незначительной величины населенныхъ пунктовъ, примѣнимы только на 2 ближайшихъ къ г. Гиринъ переходахъ и при этомъ для отрядовъ не свыше 2—4 баталіоновъ пѣхоты съ артиллеріей и кавалеріей.

Довольствіе войскъ на мѣстныя средства возможно лишь для небольшихъ отрядовъ. Воды по пути достаточно.

Въ общемъ же, дорога Нингута—Гиринъ въ связи съ окружающей мѣстностью соотвѣтствуя дѣйствіямъ отрядовъ не свыше 1 бригады пѣхоты съ артиллеріей и кавалеріей, представляетъ значительныя затрудненія для движенія по двумъ болѣе значительнымъ переваламъ и способствуетъ дѣйствіямъ партизанскими отрядами.

---

*) „В. Обзоръ Сѣв. Маньчжуріи". Циховичъ. 1903 г.

Подробное описаніе дороги.

А. Общій характеръ мѣстности, полотно, грунтъ:

1) Между гг. Нингута и Омосо дорога идетъ по ряду увалов мѣстами съ очень крутыми подъемами и спусками. Грунтъ—преимущественно глинистый, сильно распускающійся въ дожди, во многихъ мѣстахъ каменистый. Полотно, шириною 9—12 шаговъ, хорошо наѣзжено.

Болѣе серьезныя препятствія: перевалы Эръ-дао-линъ и Сань-дао-линъ на 70-й и 74-й верст., и р. Эрджан-хэ, въ дожди въ бродъ непереходимая и отличающаяся стремительнымъ теченіемъ.

Вода по дорогѣ въ достаточномъ количествѣ и хорошаго качества.

Въ общемъ, весь этотъ участокъ вслѣдствіе крутыхъ подъемовъ и спусковъ и своей каменистости чрезвычайно тяжелъ для движенія всѣхъ родовъ оружія, и движеніе по сторонамъ возможно лишь на немногихъ мѣстахъ. Прилегающая къ дорогѣ мѣстность весьма слабо населена и представляетъ большею частью лугъ на ровныхъ мѣстахъ и лѣсъ—на гористыхъ.

2) Между г. Омосо и г. Гиринъ дорога шириной 12—20 шаговъ съ суглинистымъ грунтомъ, вообще наѣзжена, но участками сильно размолота.

Въ частности же:

а) Между 146-й и 155-й верстами дорога, пересѣкая рядъ подъемовъ и болотистыхъ мѣстъ, очень плоха.

б) Съ 149-й до 166-й версты дорога идетъ по тайгѣ, пересѣкая между 155-й и 164-й верстами пер. Чжан-уай-цай-линъ; затѣмъ съ 164-й до 217-й вер. болотистая долина, пересѣченная рядомъ ручейковъ на участкѣ между 184-й и 204-й верстами; въ частности, дорога очень плоха между 204-й и 217-й верстами (д. Лафаджанъ—западная подошва перевала Ло-э-линъ).

в) Отъ 225-й версты и до г. Гиринъ дорога идетъ все время по воздѣланной и хорошо населенной долинѣ шириною ½—2 версты, не пересѣкая ни одного серьезнаго препятствія, кромѣ р. Сунгари; дорога хорошо наѣзжена, но портится тѣмъ болѣе, чѣмъ ближе къ р. Сунгари, въ долинѣ которой преобладаетъ на этомъ участкѣ черноземъ.

г) Отъ р. Сунгари до г. Гиринъ дорога идетъ по равнинѣ, почти все время по предмѣстью города и очень плоха.

Б. Дефиле (горы, лѣса, воды и болота):

1) На 8-й верстѣ невысокій перевалъ съ довольно крутымъ спускомъ.

2) Между 8-й и 12-й верстами—равнина, во многихъ мѣстахъ болотистая.

3) На 17-й верстѣ—небольшой перевалъ съ крутымъ спускомъ и затѣмъ болотистая равнина, разрѣзанная болотистымъ ручейкомъ, доступнымъ только по имѣющемуся мосту.

4) На 24-й верстѣ—пологій подъемъ на обширное плато и довольно крутой спускъ въ немного болотистую равнину, гдѣ лежитъ д. Син-лун-дянь.

5) На 33-й верстѣ—немного болотистая долина.

6) Начиная съ 48-й версты—рядъ переправъ черезъ ручейки съ крутыми и каменистыми долинами.

7) На 63-й верстѣ—каменистая долина вулканическаго происхожденія длиною болѣе 3 верстъ, очень тяжелая для движенія артиллеріи и обозовъ.

8) На 70-й верстѣ—покрытый дубовымъ лѣсомъ пер. Эр-дао-линъ съ крутыми и мѣстами каменистыми подъемомъ и спускомъ и за нимъ узкая долина, заваленная камнями.

9) На 14-й верстѣ—очень крутой пер. Сань-дао-линъ и за нимъ котловина р. Вей-ху-хэ, обставленная горами.

10) На 76-й верстѣ—р. Вей-ху-хэ, для обозовъ въ бродъ трудно-проходимая.

11) На 80-й верстѣ—р. Эрджан-хэ, въ дожди въ бродъ непереходимая: ширина 5 саж., въ дожди 20 саж., глубина при средней водѣ 4 фута, съ глубиной брода 2½ фута, весьма быстрое теченіе, каменистое дно (въ д. Эрджанъ имѣется небольшая лодка). Долина неширокая, мѣстами болотистая, заселена слабо.

12) Между 80-й и 95-й верстами дорога идетъ по ущелью съ боками, покрытыми лѣсомъ, при чемъ на 88-й верстѣ—подъемъ, неудобный для движенія, и крутой спускъ въ долину ручья Чжу-дун-хэ съ болотистой, но легко проходимой долиной.

13) Между 95-й и 107-й верстами продолжается ущелье, обставленное скалистыми горами, съ рядомъ довольно крутыхъ спусковъ; на 104-й верстѣ—гать черезъ небольшой болотистый ручей.

14) Отъ 107-й до 130-й версты (г. Омосо) дорога идетъ по широкой долинѣ, обставленной горами и покрытой небольшимъ лѣсомъ.

15) Не доходя до г. Омосо, дорога пересѣкаетъ р. Омосо-хэ, переходимую въ бродъ (при глубинѣ брода 2½ фута).

16) Между 130-й и 142-й верстами южнѣе дороги тянется рѣка Джерды-хэ (Чжуэрды-хэ), подходя къ ней мѣстами вплотную и пересѣкая ее у пос. Джерды-хэ (Чжуэрды-хэ); ширина рѣки около 20 саж., въ бродъ рѣка не вездѣ переходима, теченіе быстрое, вода чистая, дно каменистое, долина плоская, воздѣлана; берега, высотою 1—2 арш., поросли деревьями.

На 133-й верстѣ—переправа черезъ ничтожный, но болотистый ручеекъ, недоступный для артиллеріи и обоза.

На 142-й верстѣ—переправа черезъ р. Джерды-хэ, въ бродъ непереходимую (ширина 20—30 саж., глубина послѣ трехдневнаго дождя

въ іюнѣ 1902 года была выше спины лошади мѣстной породы, а черезъ 2 дня хорошей погоды доходила до нижняго края крыльевъ сѣдла); теченіе быстрое, вода чистая, берега плоскіе, поросли отдѣльными деревьями; грунтъ—глина съ мелкимъ камнемъ; дно твердое, усѣяно галькой; долина, шириною 1½ версты, ограничена высотами; дно долины—мокрый лугъ, доступный для кавалеріи.

17) Между 143-й и 155-й верстами дорога мѣстами вязка и пересѣкаетъ нѣсколько ручьевъ, изъ нихъ два глубиною до брюха лошади; на этомъ участкѣ, между 146-й и 155-й верстами, дорога, состоя изъ ряда подъемовъ и спусковъ, въ долинахъ болотиста и загачена.

На 149-й верстѣ у безымяннаго поселка дорога входитъ въ тайгу, которой идетъ до 166-й версты; по сторонамъ на этомъ участкѣ возможно движеніе только одиночныхъ людей и при этомъ лишь въ самомъ близкомъ разстояніи отъ дороги.

18) На 155-й верстѣ начинается лѣсистый перевалъ Чжан-уай-цай-линъ; продолжительность подъема 1½ часа, спуска—45 минутъ. Дорога очень плоха: независимо крутизны, полотно усѣяно крупными камнями или нагачено, на болотистыхъ участкахъ, бревнами, сильно расползшимися и затрудняющими движеніе; мѣстами дорога сжимается щеками выемокъ до 3 шаговъ; мѣстами по дорогѣ струится ручей, и здѣсь полотно сильно размыто.

19) На 173-й верстѣ—переправа черезъ ручей, глубиною по брюхо лошади.

20) Между 174-й и 184-й верстами дорога нѣсколько разъ превращается въ болотистое дефиле.

21) На 178-й верстѣ—бродъ по брюхо лошади черезъ рѣчку изъ 2-хъ рукавовъ и на 181-й верстѣ—топкій ручей, глубиною выше колѣнъ лошади.

22) Между 184-й и 188-й верстами—невысокій перевалъ съ довольно крутымъ спускомъ, поросъ кустами на восточномъ скатѣ и лѣсомъ на западномъ, и на 188-й верстѣ—топкій лугъ, проходимый для пѣхоты и кавалеріи, по дорогѣ ветхіе мостики.

23) На 193-й верстѣ—перевалъ, поросшій рѣдкимъ лѣсомъ, съ крутымъ подъемомъ.

24) На 197-й верстѣ—болотистый ручей, недоступный для обозовъ.

25) Между 197-й и 198-й верстами—перевалъ съ подъемомъ, мѣстами топкимъ; недалеко отъ вершины дорога принимаетъ видъ ущелья.

26) На 199-й верстѣ—топкій ручей (мостикъ).

27) На 205-й верстѣ—р. Лаба-хэ, шириною 5 саж., глубиною 1½—2 фута, долина плоская, и за ней на 206-й верстѣ—болотистая долина ручья.

28) Между 205-й и 217-й верстами—рядъ болотистыхъ дефиле; дорога пересѣкаетъ 4 ручья, шириною 6—30 шаговъ, переходимые въ бродъ.

29) Между 217-й и 225-й верстами—пер. Лоэлинъ съ очень труднымъ каменистымъ подъемомъ, съ чрезвычайно крутымъ спускомъ (при спускѣ повозокъ понадобятся лямки). Продолжительность подъема съ востока около 1 часа, спуска $^3/_4$ часа.

30) На 228-й верстѣ дорога пересѣкаетъ р. Удя-хэ, шириною 20 шаговъ, глубиною 1 аршинъ, долина вспахана.

31) На 232-й верстѣ—невысокій каменистый подъемъ.

32) На 233-й верстѣ—переправа въ бродъ черезъ р. Удя-хэ, шириною 50 шаговъ, глубиною по брюхо лошади; на днѣ большіе валуны, русло поросло кустами.

33) На 243-й верстѣ—ручей, шириною 12 шаговъ, глубиною выше колѣнъ лошади.

34) Между 243-й и 246-й верстами—переправа два раза черезъ р. Маню-хэ, ширина до 30 саж., глубина выше колѣнъ лошади, теченіе быстрое, дно изъ мелкаго булыжника, берега плоскіе, вода чистая.

35) Между дд. Удя-цза (252-я верста) и Цай-дя-тунь (259-я верста) дорога мѣстами представляетъ дефиле между скалистыми высотами и рѣчкой, идя на такихъ участкахъ по карнизу.

36) На 260-й верстѣ (т. е. западнѣе д. Цай-дя-тунь)—р. Маню-хэ, шириною 20—50 саж., глубиною до колѣнъ лошади, дно частью топкое (у восточнаго берега).

37) На 263-й верстѣ (западнѣе д. Тянь-ши-фынь)—перевалъ черезъ небольшую возвышенность, на спускѣ съ которой дорога идетъ по ущелью.

38) На 265-й верстѣ (не доходя до д. Таца-пынь)—топкій ручей.

39) Между 269-й и 274-й верстами дорога идетъ по ущелью между двухъ цѣпей горъ, покрытыхъ мелкимъ лѣсомъ.

40) Не доходя до г. Гиринъ (у д. Кауцынь)—р. Сунгари, шириною до 200 саж., недоступна въ этомъ мѣстѣ для перехода въ бродъ, теченіе 4 фута въ секунду, берега плоскіе; края долины: правый высокій (гора Лун-тан-шань), лѣвый плоскій. Переправа на паромѣ (1 двуколка и 12 лошадей или 20 чел. за одинъ разъ).

В. Позиціи: 1) Въ 7 верстахъ западнѣе г. Нингута—позиція фронтомъ къ г. Гиринъ на корпусъ; перпендикулярно къ ней другая въ сторону г. Хунчунъ пассивнаго характера (за рѣкой на ея правомъ берегу).

2) У д. Тамудань-татунь (17-я верста) фронтомъ къ г. Гиринъ, на корпусъ.

3) У д. Син-лун-дянь (17-я верста) фронтомъ къ г. Гиринъ на корпусъ отъ д. Тава до д. Фандя-тунь. Недостатокъ этой позизіи: а) легкость ея амфилированія съ ея праваго фланга, б) нѣкоторая

затруднительность перехода въ наступленіе вслѣдствіе болотистой долины ручья, текущаго впереди позиціи.

4) На 132-й верстѣ, т. е. западнѣе м. Омосо, фронтомъ къ востоку и къ западу—для 2-хъ баталіоновъ пѣхоты съ 4 орудіями.

5) На 142-й верстѣ (у пос. Джерды-хэ) по обоимъ берегамъ рѣки по одной позиціи фронтомъ къ востоку и къ западу для одного полка пѣхоты съ батареей и эскадрономъ.

6) На 184-й верстѣ (западнѣе д. Оло-хэ) позиція фронтомъ къ востоку для 1 полка пѣхоты съ батареей и съ эскадрономъ и фронтомъ къ западу для 1—2 баталіоновъ пѣхоты съ 4 орудіями и однимъ эскадрономъ.

7) На 193-й верстѣ (западнѣе кум. Чан-линго-мяо) позиція фронтомъ къ востоку—для бригады пѣхоты съ 3 батареями и 2—3 эскадронами.

8) На 197-й верстѣ—позиція фронтомъ къ востоку для 2 баталіоновъ, 4 орудій и $^1/_2$ эскадрона.

9) На 199-й верстѣ (у кум. Ляо-мяо)— позиція фронтомъ къ востоку для 1 бригады пѣхоты съ 3 батареями и 3 эскадронами.

10) На 203-й верстѣ, т.-е. восточнѣе д. Лафаджанъ,—позиція фронтомъ къ востоку для 2—4 баталіоновъ съ 4 орудіями и 1 эскадрономъ, и къ западу—для такого же отряда.

11) На 242-й верстѣ, у д. Эхэ-мучжанъ,—позиція фронтомъ къ востоку для 1 дивизіи пѣхоты съ соотвѣтствующимъ числомъ артиллеріи и кавалеріи.

12) На 249-й верстѣ — двѣ арьергардныя позиціи, фронтомъ къ востоку для 1—2 баталіоновъ пѣхоты съ 2—4 орудіями.

13) На 252-й верстѣ южнѣе д. Удя-цза—позиція фронтомъ на западъ для 1—2 баталіоновъ пѣхоты съ 2—4 орудіями.

14) На 262 верстѣ (у д. Тань-ши-фынь)—позиція фронтомъ къ востоку и къ западу для 1 полка пѣхоты съ батареей и эскадрономъ.

15) На 266-й верстѣ (у д. Та-ца-пынь)—позиція фронтомъ къ востоку и къ западу для 1 полка пѣхоты съ батареей и эскадрономъ.

16) На 269-й верстѣ (у д. Сяо-ца-пынь)—позиція фронтомъ къ востоку и къ западу для 1 баталіона пѣхоты съ 2—4 орудіями и $^1/_2$ эскадрономъ.

17) На горѣ Лун-тан-шань—позиція для 2 баталіоновъ съ 4 орудіями фронтомъ къ востоку и къ западу.

Г. Биваки: расположеніе войскъ бивакомъ не встрѣтитъ затрудненій: дорога все время идетъ долинами ручьевъ и рѣчекъ съ хорошей проточной водой. Болѣе значительные биваки на участкѣ между г.г. Нингута и Омосо; войска можно располагать бивакомъ во многихъ мѣстахъ, а между г.г. Нингута и Гиринъ въ слѣдующихъ пунктахъ:

1) У западной окраины г. Омоса на дивизію съ артиллеріей и кавалеріей. Почва—лугъ. Вода изъ р. Джерды-хэ.

2) Кругомъ д. Вогеджанъ (Воге-занъ), т. е. на 174-й верстѣ,— бивакъ на бригаду пѣхоты съ артиллеріей и кавалеріей.

3) Западнѣе д. Лафаджанъ (на 204-й верстѣ) на берегу р. Лаба-хэ— бивакъ на 1—2 бригады пѣхоты съ артиллеріей и кавалеріей.

4) Между 228-й и 242-й верстами (дд. Цидахэза—Эхэ-мучжанъ)— отличные биваки для отрядовъ, не свыше 1 бригады пѣхоты съ артиллеріей и кавалеріей; лучше другихъ у д. Сан-до-хэ-за (234-я верста), южнѣе д. Хуань-шан-цза (239-я верста), у которой есть бивакъ даже на дивизію, и у д. Эхэ-мучжанъ, гдѣ можно расположить бивакомъ даже корпусъ.

5) На 249-й верстѣ (южнѣе д. Лян-дя-цза)—на дивизію пѣхоты съ 6 батареями и 3 эскадронами.

6) На 252-й верстѣ у д. Удя-цза—на бригаду пѣхоты съ 3 батареями и 3 экадронами.

7) У д. Цай-дя-тунь (256-я верста)—на бригаду пѣхоты съ 3 батареями и 3 эскадронами.

8) На 262-й верстѣ (у д. Тянь-ши-фынь)—на корпусъ.

Д. Важнѣйшіе населенные пункты:

На участкѣ между г. Нингута и Омосо населеніе рѣдко, при чемъ между г. Нингута и д. Эрджанъ, вдоль дороги лежатъ 17 деревень и 50 отдѣльныхъ фанзъ; но изъ этого числа сравнительно гуще расположены населенные пункты на первыхъ 43-хъ верстахъ (13 деревень и 41 фанза). Между д. Эрджанъ и постоялымъ дворомъ Ин-дзя-дянь только 1 фанза.

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
48	Дер. Салинжанъ	50	—	—	—
80	„ Эрджанъ	20	—	—	—
107	„ Тала-чжанъ	15	—	—	—
130	Гор. Омосо	100	400	40	70
174	Дер. Вогеджанъ (Во-гуо-чжанъ) (Воге-занъ)	25	200	20	25
184	Дер. Ало-хэ (Оло-хэ).	15	100	25	10
204	„ Лафаджанъ.	25	—	—	—
207	„ Сяо-гу-цзян-цза	10	50	3	20
236	„ Во-дя-коу-цзя.	11	80	50	20
239	„ Хуань-шан-цза	12	80	15	7
242	Гор. Эхэ-мучжанъ.	15	20	—	—
246	Дер. Сан-ца-хэ	32	150	120	15
249	„ Лян-дя-цза	38	400	15	50

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
252	Дер. Удя-цза	10	50	10	—
255	„ Па-ху-тунь	20	50	30	25
259	„ Сань-да-цза	13	50	6	25
—	„ Цай-дя-тунь	10	70	10	5
262	„ Тянь-ши-фынь	60	600	15	300
266	„ Та-ца-пынь	10	50	10	—
269	„ Сяо-ца-пынь	10	13	3	—
274	„ Хуан-шань-цзуй-цза . . .	20	120	13	10
277	„ Кау-цинъ (Кау-цынъ) . .	150	140	60	150
283	Гор. Гиринъ	—	250,000	—	—

Развѣтвленіе направленія Полтавка—Гиринъ.

Дорога между ф. Даинъ—ст. Мурень, длиною около 110 верстъ, составляетъ вѣтвь главнаго направленія отъ переправы черезъ р. Суйфунъ, черезъ Сяо-Суйфунскіе золотые пріиски, къ ст. Мурень; представляетъ малоѣзженную тропу и должна считаться неудобной для колеснаго движенія, хотя, по свѣдѣніямъ мѣстныхъ жителей, ею пользовались для движенія подводъ во время событій 1900 года.

Расквартированіе даже малыхъ силъ и ихъ довольствіе на мѣстныя средства невозможны. Воды достаточно.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) Недалеко отъ ф. Даинъ—переправа черезъ небольшой ручей Ван-лун-гоу, протекающій въ крутыхъ, поросшихъ кустарникомъ, берегахъ и за нимъ подъемъ на протяженіи 5 верстъ на покрытую травой возвышенность, съ которой идетъ довольно крутой спускъ къ отдѣльной фанзѣ на берегу р. Суйфунъ, гдѣ тропа проложена по узкому ущелью, мѣстами по руслу рѣки, усѣянному камнями.

2) Отъ устья ручья Тангоу-хэ, тропа идетъ по дну его долины шириною вначалѣ около $^3/_4$ версты съ гористыми берегами, а затѣмъ шириною около 100 саж., но съ болѣе пологими краями, и наконецъ, пройдя долину—шириною до 50 саж., на протяженіи $6^1/_2$ верстъ, идетъ до перевала на хребетъ Ван-лун-гоу.

3) Подъемъ на пер. Ван-лун-гоу, длиною 1 верста, сначала крутой, потомъ болѣе пологій. Перевалъ покрытъ рѣдкимъ лиственнымъ лѣсомъ. За переваломъ дорога пересѣкаетъ верховья пріисковой пади и за ней небольшой перевалъ, послѣ чего спускается въ узкую долину пересохшаго ручья, пересѣкая его затѣмъ въ 7 верстахъ отъ перевала.

4) За ручьемъ—подъемъ на холмистую возвышенность, сплошь покрытую лѣсомъ; на ней дорога пересѣкаетъ высохшій ручей съ болотистой кочковатой долиной, очень затруднительной для перехода въ дожди (лошади вязли даже послѣ 2-хъ мѣсячной засухи). Переваливъ черезъ пологій увалъ, дорога спускается къ пріискамъ.

5) Отъ пріисковъ дорога тянется правымъ краемъ пріисковой пади и пересѣкаетъ р. Сяо-Суйфунъ по броду, глубиною около 1 арш., неудобному вслѣдствіе обрывистыхъ береговъ. Затѣмъ дорога идетъ долиной р. Сяо-Суйфунъ и его праваго притока Тун-гоу-хэ при ширинѣ долины 25 саж.—1/2 версты; мѣстами въ долинѣ попадаются болотистые участки, затруднительные въ дожди. Тропа здѣсь настолько заросла, что едва замѣтна.

6) Въ 16 верстахъ отъ истоковъ предыдущаго ручья—начало не очень крутого, но длиннаго (не менѣе 2 верстъ) подъема на перевалъ; за нимъ другой перевалъ и спускъ къ безымянной рѣчкѣ, съ болотистой долиной. По рѣчкѣ дорога идетъ около 3-хъ верстъ, послѣ чего начинается подъемъ на пер. Тайпинлинъ, длиною 1 1/3 версты, и спускъ въ болотистую долину р. Хуан-хэ, которую дорога пересѣкаетъ нѣсколько разъ по неглубокимъ (3/4 арш.), но болотистымъ бродамъ.

7) Отъ фанзы Ліутынъ колесная дорога направляется въ г. Моню-хэ, а тропа поднимается на хребетъ Яо-лин-цза; тропа едва замѣтна и, поднявшись еще разъ, спускается круто и продолжительно къ ст. Мурень.

Дорога (долиной р. Мурень на ст. Ильинская, на р. Уссури), длиною около 350 верстъ, отдѣляется почти у д. Сачиндза и представляетъ зимнюю колесную дорогу, ведущую параллельно р. Мурень къ р. Уссури.

Размѣщеніе подъ крышей даже малыхъ силъ и ихъ довольствіе на мѣстныя средства невозможно. Вода въ изобиліи.

А. Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) Отдѣлившись отъ тракта Полтавская—Нингута, дорога пересѣкаетъ невысокій пологій увалъ и другой болѣе крутой и спускается въ долину р. Мурень, идя между нею и желѣзной дорогой до д. Сачиндза.

2) Въ разстояніи 1/3 версты отъ д. Сачиндза—бродъ черезъ ручей Хул-ми-хэ (Маціо-хэ), шириной 2 саж., глубиной 3/4 арш., и затѣмъ подъемъ 2 версты, послѣ чего дорога 12 верстъ идетъ по слегка всхолмленной возвышенности, поросшей отдѣльными деревьями дуба.

3) Спускъ съ возвышенности приводитъ въ лощину на 14-й верстѣ отъ р. Маціо-хэ; при спускѣ—болото и затѣмъ бродъ черезъ безымянную рѣчку, шириною около 2 саж., глубиною ниже колѣнъ лошади, при ширинѣ долины 1/4—1/2 версты, дно долины поросло высокой травой. Въ 6-ти верстахъ отъ рѣчки—неширокая, но очень топкая лощина, за ней пологій подъемъ на возвышенность и спускъ къ сліянію рѣчекъ

Шитохэцза и Тіа-пи-гоу; далѣе—переходъ въ бродъ р. Шитохэцза, ширина около 5 саж., глубина по брюхо лошади, берега поросли кустарникомъ; долина, шириною 1 верста, представляетъ мокрый лугъ.

4) На 60-й верстѣ отъ р. Маціо-хэ—подъемъ на хребетъ Чан-гоу-линъ, покрытый густымъ лиственнымъ лѣсомъ. На вершинѣ болотистая полоса, длиною около 1 версты, затѣмъ пологій спускъ, подъемъ на небольшой увалъ и спускъ къ кумирнѣ Чан-гоу-линъ.

5) На 66-й верстѣ обширная болотистая долина, а далѣе дорога идетъ по гребню одного изъ отроговъ хребта Чан-гоу-линъ, по краю обрыва.

6) На 84-й верстѣ отъ рѣчки Маціо-хэ бродъ черезъ р. Шитахэцза (ширина рѣчки около 4 саж., глубина по колѣни лошади), и въ 3-хъ верстахъ отъ брода дорога идетъ узкой долиной этой рѣчки по карнизу, обходя въ одномъ мѣстѣ утесъ по руслу рѣки, и усѣяна крупнымъ камнемъ.

7) Пересѣкши пологій водораздѣлъ рр. Шитахэцза и Хуанмихэцза, дорога вступаетъ въ широкую долину этой второй рѣчки, поросшую травой.

8) За переправой дорога пересѣкаетъ болотистый протокъ и поднимается на невысокое плато степного характера, длиною 22 версты, разрѣзанное у ф. Шаляндза, въ $2^1/_2$ верстахъ отъ нея, и у ф. Суй-чу-ри-хэ широкими долинами очень топкихъ ручьевъ.

9) На 20-й верстѣ отъ ф. Шаляндза въ долинѣ р. Мурень, преграждая дорогу, стоитъ заброшенная, но хорошо сохранившаяся, импань.

10) Почти отъ фанзы Цу-мат-хэдза и переправы черезъ р. Мурень у ф. Сядеинъ дорога идетъ правымъ краемъ долины р. Мурень, покрытой высокой травой, мѣстами кочковатой, мѣстами болотистой.

11) Пройдя ф. Лодзяинъ, дорога идетъ правѣе заброшенной импани, имѣющей видъ пятиугольнаго редута, обращеннаго фронтомъ на востокъ.

12) Пройдя ф. Маньяндза—болотистый ручей; въ 4 верстахъ отъ ф. Маньяндза богатая ф. Туншинхэ, обнесенная высокой глинобитной стѣной.

13) Въ 6 верстахъ отъ ф. Лушанъ дорога $3^1/_2$ версты идетъ по мокрому лугу, пересѣкая два небольшихъ ручейка.

14) Миновавъ ф. Сядеинъ, переправа въ бродъ черезъ р. Мурень, ширина 52 саж., глубина у праваго берега до $1^1/_2$ саж., очень быстрое теченіе, съ водоворотами на глубокихъ мѣстахъ, берега пологіе; переправа на небольшой узкой лодкѣ для 7—8 человѣкъ; немного ниже фанзы стоящей на берегу рѣки, конный бродъ.

15) Отъ ф. Сядеинъ до ф. Яолиндза дорога идетъ лѣвымъ берегомъ р. Мурень и пересѣкаетъ указанныя ниже препятствія.

16) Въ $3^1/_2$ верстахъ отъ переправы—болотистый логъ, шириною

7 шаговъ, въ которомъ лошади (въ 1901 году) вязли и падали, а въ 7 1/2 верстахъ другой такой же логъ пошире и кочковатый.

17) Передъ ф. Сяляндза переправа черезъ р. Фейтер-хэ, раздѣляющуюся на нѣсколько протоковъ. Ширина рѣки у ф. Сяляндза 6 саж., глубина до 1/2 арш., теченіе быстрое, дно песчаное, берега пологіе, поросшіе деревьями; переправа на лодкѣ для 8—10 человѣкъ.

18) За переправой ручей, шириною 5 шаговъ, глубиною по грудь человѣка, дно топкое и кочковатое.

19) Отъ ф. Сяляндза идетъ тропа по берегу р. Мурень только до устья р. Ши-ту-хэ, а къ устью этой рѣки продолжается зимняя колесная дорога, совершенно заросшая травой, по высотамъ лѣваго берега р. Мурень, поросшимъ рѣдкими отдѣльными деревьями. Отъ ф. Сяляндза до ф. Су-руды на этой дорогѣ особыхъ препятствій нѣтъ.

20) Отъ ф. Па-лао-ди на первой верстѣ неглубокій болотистый ручей, на которомъ имѣется лодка на случай разлива; на 5-й верстѣ—вязкое болото на протяженіи 5 верстъ; на 8-й—ручей, шириною 5 шаговъ, глубиной по грудь, съ болотистыми берегами и вязкимъ дномъ; на 14-й—очень вязкое болото; послѣднія 3 версты передъ ф. Сольенъ рядъ болотистыхъ ложбинъ.

21) У ф. Сольенъ переправа на правый берегъ р. Мурень (ширина 25 саж., глубина 1 1/2 саж., теченіе быстрое, лѣвый берегъ отлогій и вязкій, правый болѣе крутой, оба поросли деревьями и кустарникомъ); для переправы 3 лодки, каждая на 10 человѣкъ; брода вблизи нѣтъ.

22) Отъ ф. Сольенъ дорога идетъ по правому берегу р. Мурень по возвышенной равнинѣ; на 5-й верстѣ болотистая ложбина съ вязкимъ дномъ; не доходя до ф. Яолиндза, неширокій болотистый ручей съ вязкимъ кочковымъ дномъ; не доходя до ф. Ліандза, неширокій болотистый ручей; у ф. Манюхэ-кауза переправа на лѣвый берегъ и далѣе дорога идетъ на ст. Имань, а къ ст. Ильинская продолжается тропа.

Б. Сколько-нибудь значительныхъ населенныхъ пунктовъ на дорогѣ нѣтъ.

Дорога, Нингута—ст. Хайлинъ, длиною 24 версты, служитъ обычной связью г. Нингута съ желѣзной дорогой, обладаетъ полотномъ, мѣстами изрытымъ глубокими колеями, съ глинистымъ грунтомъ, пересѣкаетъ только одно незначительное препятствіе—р. Хайлин-хэ и удобна для колеснаго движенія.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) Въ 2 1/2 верстахъ отъ г. Нингута дорога пересѣкаетъ болотистый логъ по деревянному мосту.

2) На 8-й верстѣ небольшой ручей по мосту.

3) За д. Суань-за-цза дорога идетъ лѣвымъ краемъ долины не-

большого ручья, при ея ширинѣ 1/4—1/2 версты и болотистомъ характерѣ.

4) На 16-й верстѣ небольшой болотистый ручей съ мостомъ, а въ 3 1/2 верстахъ пологій перевалъ черезъ отрогъ хребта Чжан-уай-цай-линъ.

5) Пройдя д. Нангоу—топкій болотистый логъ и за нимъ въ 1 3/4 версты рѣка Хайлин-хэ, шириною 20—25 саж., переходимая въ бродъ при обыкновенномъ уровнѣ воды по брюхо лошади, теченіе быстрое, дно каменистое, берега отлогіе; на случай половодья нѣсколько ниже брода шестовый паромъ.

6) Отъ переправы до станціи дорога идетъ по равнинѣ мѣстами топкой.

Дорога ст. Хайлинъ—ст. Шитахэдза—Харбинъ, длиною около 310 верстъ, идетъ параллельно желѣзной дорогѣ, нѣсколько разъ пересѣкая полотно и совпадая съ нимъ на протяженіи 1/2 версты, между д. От-то (Ота) и ст. Шихо, гдѣ поэтому можетъ пройти только пѣхота. До ст. Шанши эта дорога, переходя по броду черезъ нѣсколько рѣчекъ, въ общемъ, удобна для движенія, но не доходя до ст. Хандаохэдза и далѣе до ст. Шитахэдза, она идетъ по возвышенной лѣсистой и въ то же время сильно болотистой мѣстности, по испорченнымъ гатямъ и крайне затруднительна для движенія.

На участкѣ между ст. Шитахэдза и Удими дорога прерывается, а далѣе вообще удобна для движенія, но идетъ по возвышенной мѣстности, мѣстами болотистой, и можетъ представить затрудненіе на слѣдующихъ участкахъ: 1) на перевалахъ, не доходя: а) до желѣзнодорожной ст. Сяолинъ и б) до ст. Арчиндзяндза; 2) на болотистыхъ участкахъ между ст. Арчиндзяндза и ст. Аже-хэ, особенно на первыхъ 3-хъ верстахъ отъ первой станціи; 3) въ болотистыхъ падяхъ между ст. Аже-хэ и Харбинъ.

Размѣщеніе войскъ подъ крышей и довольствіе на мѣстныя средства возможны лишь для небольшихъ силъ; зато для подвоза всего необходимаго войска будутъ пользоваться желѣзной дорогой. Вода въ изобиліи.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) У д. Тян-то—р. Янди-трр-хэ (Янди-хэ) по мелкому броду (до 1/2 арш.).

2) Между дд. От-то и Шихо р. Мы-хэ съ неглубокимъ бродомъ (до 1 арш.).

3) У д. Шихо два брода черезъ р. Хайлин-хэ: а) у впаденія р. Шанши (Шихо) въ р. Хайлин-хэ, б) на 1/2 версты ниже (у него же перевозъ).

4) Въ 5 верстахъ отъ д. Шихо неглубокій бродъ черезъ р. Шанши (Шихо).

5) Близъ ст. Шанши дорога кочковатая и болотистая, а въ дожди почти непроѣзжая.

6) Отъ ст. Шанши дорога слѣдуетъ восточнѣе желѣзнодорожнаго полотна.

7) Между ст. Шанши и ст. Хандаохэдза дорога трижды пересѣкаетъ р. Шанши (она же Шихо, Тудо-хэдза) и послѣ 2-го пересѣченія все ухудшается, идя до ст. Хандаохэдза по такой болотистой мѣстности, что мѣстами съ трудомъ допускаетъ движеніе, такъ какъ кромѣ болотъ и кочекъ она усѣяна пнями и проложена среди огромныхъ оголенныхъ корней.

Съ половины разстоянія между ст. Шанши и ст. Хандаохэдза дорога идетъ по гористо-лѣсистому дефиле.

8) Пройдя ст. Хандаохэдза, дорога, уклонившись вправо (къ сѣверо-востоку) отъ желѣзной дороги, переваливаетъ крутой хребетъ и снова идетъ по болотистой мѣстности, по испорченнымъ гатямъ.

9) Перевалив черезъ хребетъ Чжан-уай-цай-линъ у ст. Шитахэдза, дорога отличается такимъ же болотистымъ характеромъ, какъ указано въ п. 7.

10) Между ст. Шитахэдза и ст. Удими, дороги параллельной желѣзнодорожному полотну нѣтъ, и для движенія приходится пользоваться обочиной желѣзной дороги.

11) У д. Ліучинчжанъ переправа черезъ р. Удими — ширина 12 шаговъ, глубина 2—4 фута, мостъ прочный.

12) Та же рѣка пересѣкаетъ дважды дорогу между ст. Удими и Новымъ Разъѣздомъ; здѣсь рѣка незначительныхъ размѣровъ.

13) Не доходя 8 верстъ до ст. Маошань, дорога переваливаетъ черезъ водораздѣлъ системы рр. Аже-хэ и Маен-хэ, высотою 20 саж., довольно крутой.

14) У ст. Моошань р. Хонихэдза, шириною 9 шаговъ, глубиною 1 футъ.

15) У того же пункта и еще въ 2-хъ мѣстахъ (на 63-й и 65-й верстахъ отъ ст. Иманьпо) дорога пересѣкаетъ р. Аже-хэ (ширина 25 шаговъ, глубина до 1 фута при быстромъ теченіи и каменистомъ днѣ).

16) На 72-й верстѣ (3 версты не доходя до желѣзнодорожной станціи Сяо-линъ) невысокій, но крутой перевалъ; дорога болотиста, не доходя перевала, и камениста, пройдя его.

17) На 75-й верстѣ р. Ташито-хэ, шириною около 10 шаговъ, глубиною 1—1½ фута.

18) На 79-й верстѣ перевалъ Та-фынь-суй-линъ, невысокій, но съ очень крутымъ западнымъ склономъ.

19) На 82-й верстѣ у ст. Аже-хэ р. Аже-хэ—шириною до 60 шаговъ, глубиною 2 фута въ самомъ узкомъ мѣстѣ, дно песчаное, твердое, теченіе быстрое, на рѣкѣ бродъ.

20) На 91-й и 97-й верстахъ дорога пересѣкаетъ болотистыя долины ручьевъ, при чемъ западный край долины второго ручья въ дожди представитъ серьезное затрудненіе.

21) Въ 3-хъ верстахъ, не доходя до Стараго Харбина, русло ручья образуетъ топь.

Дорога Нингута—Тунгинчинъ—Омосо, длиною 210 верстъ, отдѣляется отъ Хунчунскаго тракта южнѣе д. Сяо-хуа-терръ и составляетъ параллельную вѣтвь къ Нингутинско-Гиринскому тракту на участкѣ Нингута—Омосо, удаленную отъ него почти на 20 верстъ.

Эта дорога, пересѣкая рядъ увалов съ довольно тяжелыми подъемами и спусками, рядъ болотистыхъ полосъ, переходя мѣстами въ тропу, неудобна для движенія войсковыхъ тяжестей и на 80-й верстѣ длиннѣе участка Нингута—Омосо.

Размѣщеніе подъ крышей и довольствіе на мѣстныя средства даже небольшихъ силъ затруднительны; но подспорьемъ къ довольствію могутъ служить средства г. Тунгинчинъ. Воды достаточно.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) До д. Сяо-хуа-терръ—общій участокъ съ Хунчунскимъ трактомъ, т. е. дорога идетъ по плоскому водораздѣлу между рр. Муданцзянъ и Хуан-ми-хэ-цза.

2) Не доходя до д. Ши-тоу-кен-цза, дорога пересѣкаетъ большой болотистый логъ.

3) Между предыдущей деревней и р. Малин-хэ дорога на протяженіи 2-хъ верстъ идетъ по карнизу на значительной высотѣ надъ р. Муданцзянъ при крутизнѣ ската въ 60°. Ширина дороги 3 шага, полотно хорошо разработано, грунтъ глинисто-песчаный; съ дороги обрывъ прямо въ воду. Не доходя до г. Тунгинчинъ, дорога пересѣкаетъ р. Малин-хэ, шириною около 5 саж., глубиною выше колѣнъ лошади.

4) Отъ г. Тунгинчинъ дорога идетъ сначала по равнинѣ съ грунтомъ глинисто-песчанымъ и черноземнымъ; переваливаетъ черезъ нешироkое плато и пересѣкаетъ долину ручья На-бу-хэ-цза, мѣстами топкую.

5) Въ 8 верстахъ отойдя отъ д. Гуань-ма-дзуйза, дорога переваливаетъ нетрудный хребетъ Та-лао-ѣ-линъ, не доходя до котораго идетъ по болотистому, мѣстами торфяному, грунту.

6) Проходя вдоль озера Бей-ху-ту, дорога завалена крупными камнями, затрудняющими движеніе.

7) Къ ручейку Ши-до-хэ, впадающему въ среднюю часть озера Нань-ху-тоу, длинный спускъ; переправа черезъ ручеекъ и подъемъ крутыми уступами на увалъ, обладающій пологимъ южнымъ скатомъ.

8) Между руч. Ши-до-хэ и р. Сунь-гоу-хэ дорога идетъ по плоской возвышенности, окаймляющей съ востока озеро Нань-ху-тоу.

9) У д. Сунь-гоу—переправа черезъ р. Сунь-гоу-хэ, шириною 6—7 саж., глубиною выше брюха лошади, теченіе быстрое, дно каменистое; долина шириною 1½ версты.

10) Между р.р. Сунь-гоу-хэ и Ча-ди-хэ—пологій подъемъ и крутой спускъ.

11) По обѣ стороны д. Сяосатерръ дорога пересѣкаетъ:

а) р. Ча-ди-хэ, шириной до 5 саж. и глубиной по брюхо лошади, долина широкая, пологая, съ плодородной почвой, мѣстами болотистая;

б) р. Та-ча-ди-хэ, шириной 10 шаговъ, глубиной по брюхо лошади, долина шириной 1/4 версты, ближе къ рѣчкѣ болотиста.

12) Между р. Та-ча-ди-хэ и ф. Сидяуми дорога пересѣкаетъ ручей, шириной около 3 саж., глубиной по брюхо лошади, съ обрывистыми берегами и два крутыхъ увала, не доходя и пройдя ручей.

13) Не доходя до ф. Сидяуми—переправа черезъ ручей, шириною 9 шаговъ, съ каменистымъ дномъ и болотистое мѣсто на лѣвомъ берегу его долины.

14) Между ф. Сидяуми и ф. Сяо-хан-шин-мо—два небольшихъ перевала съ раздѣляющимъ ихъ ручьемъ; у ф. Сяо-хан-шин-мо переправа черезъ рѣчку, шириною 4 саж., глубиною по колѣни, съ каменистымъ дномъ, за которой дорога пересѣкаетъ довольно тяжелый увалъ съ полотномъ, не разработаннымъ и малоѣзженнымъ, и за нимъ р. Хан-шин-мо, шириной 10 шаговъ, глубиной 3/4 арш., дно усѣяно камнями, оба берега болотисты.

15) У ф. Наньгоу—болотистая лощина, очень тяжелая для повозокъ; не доходя до ф. Наньгоу (начиная отъ разрушенной мельницы) болотистый, очень тяжелый участокъ.

16) Въ 8 верстахъ пройдя отъ ф. Наньгоу—пологій перевалъ Ма-шеу-линъ, у подошвы котораго дорога пересѣкаетъ болотистый ручей, шириною около 2 саж., съ вязкимъ дномъ.

17) Между переваломъ Ма-шеу-линъ и д. Тунгоу-ганцза дорога никакихъ препятствій не представляетъ, пересѣкая только двѣ горныхъ рѣчки Хуань-да-хеу-за и Эр-до-ши-хэ, шириною 6 саж.

18) У д. Тунгоу-ганцза дорога соединяется съ лѣтней дорогой Омосо—Одунченъ и у д. Санча-гоу на пути въ Омосо пересѣкаетъ рѣку Муданцзянъ, шириною 20—25 саж., глубиною 7—10 футовъ, теченіе 5 верстъ въ часъ; переправа на паромѣ въ большіе дожди во время разлива рѣки прекращается на 15—20 дней.

Дорога Дадянцза — Тунгоу-ганцза (Канзгай), длиною 24 версты, связываетъ дороги Нингута—Тунгинчинъ—Омосо и Одунченъ—Омосо и представляетъ вообще хорошую дорогу безъ всякихъ препятствій для обоза и артиллеріи.

Отъ д. Дадянцза дорога узкой (до 1 версты) долиною р. Эр-доши-хэ взбирается на горы, высотою до 80 саж., покрытыя лиственнымъ лѣсомъ, а послѣднія 5 верстъ идетъ по равнинѣ. Въ д. Куанди (19-я верста) каменная импань.

Размѣщеніе подъ крышей и довольствіе на мѣстныя средства небольшихъ отрядовъ возможно. Воды по пути достаточно.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
—	Дер. Дадянцза.	28	100	18	12
11	„ Эр-дао-го	20	100	20	12
16	„ Шитанъ	30	60	20	—
19	„ Куанди.	55	400	50	50
24	„ Тунгоуганцза (Кансгай).	30	200	20	15

Дорога Оло-хэ—Улинтунъ, длиною около 17 верстъ, соединяетъ направленія Нингута—Гиринъ и Хунчунъ—Гиринъ, въ разстояніи около 100 верстъ отъ г. Гиринъ, считая по первому направленію.

Пролегая на всемъ протяженіи долиной р. Гай-хэ, эта дорога дважды пересѣкаетъ эту рѣку и три ея притока, при чемъ броды затрудняются только въ половодье. На первыхъ 5 верстахъ долина рѣки имѣетъ равнинный и болотистый характеръ, далѣе становится гористой, при чемъ горы особенно высоки и круты на лѣвомъ берегу рѣки.

Въ общемъ, дорога удобна для движенія артиллеріи и обозовъ.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
—	Дер. Ало-хэ (Оло-хэ).	15	100	25	10
2 1/2	„ Ити-чан-цза	15	100	20	40
7	„ Шанхуанди.	20	200	4	10
15	„ Тумынза	9	60	3	5
16 1/2	„ Улинтунъ	30	200	50	15

Дорога Лафанджанъ — Тіохо, длиною 18 верстъ, соединяетъ направленія Нингута—Гиринъ и Хунчунъ—Гиринъ въ разстояніи 90 верстъ отъ г. Гиринъ, считая по первому направленію.

Эта дорога идетъ долиной р. Лаба-хэ сначала (8 верстъ) по ея правому, а затѣмъ по лѣвому берегу, при ширинѣ долины въ 3—4 версты (и только у д. Пайлудися въ 1 версту); слѣва (съ востока) видны характерныя высоты горы Лабалаза и Сяолаза.

Въ общемъ, дорога удобна для движенія войскъ и обозовъ;

Единственное препятствіе на этой дорогѣ р. Лаба-хэ въ дождливое время.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
8	Дер. Цзючжанъ (Джиджанъ) .	20	150	15	6
9 1/2	„ Цзю-чжанъ-хэ-нань (Джудзяхонянь)	11	130	30	50
—	Дер. Хуан-го (Фонго)	10	24	4	4
16 1/2	„ Сивайцза	10	40	9	4
18	Мѣст. Тіохо.	50	800	40	100

МАРШРУТЪ № 4.

Омосо—Гиринъ (144 версты) *).

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
М. Омосо около 150 дворовъ.		Дорога изъ Омосо на Гиринъ идетъ вдоль болотистаго ручья Джарда-хэ и до сел. Хоушулинза, имѣетъ сѣверо-западное направленіе. Дорога хорошая, укатанная, ширина дороги около 2 саженъ. Дорога идетъ до мѣст. Ешикоу по косогору, составляющему подошву небольшой горной группы, идущей въ 3 верстахъ параллельно ручью Джарда-хэ. Мѣстность имѣетъ степной характеръ, лѣсъ встрѣчается небольшими группами на горныхъ кряжахъ. Населенныхъ пунктовъ мало и они незначительны.
М. Хоушулинза 4 дв.	9,5	
М. Ешикоу 5 дв.	12	
Кар. И-Сунъ-Джанъ. 2 двора.	17	
Ф. Іодико 1 дв.	20	Отъ м. Хоушулинза до ф. Іодико дорога принимаетъ западное направленіе. На этомъ участкѣ дорога пролегаетъ по узкой болотистой долинѣ р. Джорда-хэ и мѣстами затруднительна для движенія обозовъ и артиллеріи. У м. Ешикоу имѣется два брода черезъ ручей, который въ томъ мѣстѣ достигаетъ ширины 15 саженъ. Бродъ неглубокій, не болѣе двухъ футовъ. Дно песчаное, скорость теченія 4 фута въ секунду.
Ф. Сунъ-Линъ-Дей 1 дворъ.	25	
Пер. Джанъ-Гуанъ-Цанъ-Линъ 1 дв.	27	Для движенія повозокъ черезъ ручей необходимо устроить мостовую переправу. Отъ фанзы Іодико начинается подъемъ на перевалъ Джанъ-Гуанъ-Цанъ-Линъ. Дорога теряетъ свой болотистый характеръ становится каменистой, лежащіе же на дорогѣ большіе камни затрудняютъ движеніе повозокъ.
		Подъемъ на перевалѣ около 3-хъ верстъ. Перевалъ въ настоящее время разработанъ саперами и поэтому движеніе по немъ обозовъ

*) Развѣдка 1905 г.

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
		не встрѣтитъ затрудненій. На перевалѣ мѣстами дорога идетъ въ искусственной выемкѣ, очень узкой, не болѣе 1 1/2 саженъ, поэтому при движеніи обозовъ необходимо озаботиться о предупрежденіи встрѣчныхъ повозокъ, такъ какъ двѣ повозки разойтись тамъ не могутъ. Перевалъ покрытъ густымъ лѣсомъ. Населенія на этомъ участкѣ почти нѣтъ, часть постоялыхъ дворовъ разрушена.
Кум. Шитомяу 1 дв.	29	Спускъ перевала около 1 1/2 вер., не крутой и также разработанъ войсками. Далѣе дорога пролегаетъ по сѣверному скату узкой лощины, покрытой лѣсомъ. У сел. Джанъ-Гуанъ-Цанъ-Линъ дорога выходитъ изъ узкой пади и, круто поворачивая на сѣверъ, идетъ вдоль ручья Кайго-хэ. У дер. Сандохэдза дорога вновь принимаетъ восточное направленіе.
Пер. Джанъ-Гуанъ-Цанъ-Линъ 4 дв.	33	
Линди 1 дв.	35	
Д. Ханьдаохэдза 3 дв.	36	
Д. Сандохэдза 2 дв.	37,5	
Д. Куанчелинъ 2 дв.	38,5	Дорога на участкѣ до м. Уогозанъ удобна для движенія, только въ нѣкоторыхъ мѣстахъ пересѣкающіе дорогу болотистые ручьи нѣсколько затрудняютъ движеніе артиллеріи и обозовъ. Необходимо въ этихъ мѣстахъ устроить мосты и гати. Мѣстность на означенномъ участкѣ пути значительно населеннѣе, чѣмъ въ окрестностяхъ Джанъ-Гуанъ-Цанъ-Линскаго перевала. Въ настоящее время предполагается полный ремонтъ означеннаго пути и вѣроятно весь участокъ будетъ приведенъ въ порядокъ и такимъ образомъ надо считать этотъ участокъ вполнѣ доступнымъ для движенія всѣхъ родовъ оружія. Грунтъ на этомъ участкѣ мѣстами суглинокъ, мѣстами черноземъ.
Эльдохэдза 4 дв.	39	
Шитуме 1 дв.	40	
Д. Вуадягоу 1 дв.	41	
Шидохэдза 2 дв.	41,5	Отъ мѣстечка Уогозанъ до мѣст. Олохо дорога идетъ по болотистой долинѣ ручья Кайго-хэ. Имѣющіеся на этомъ участкѣ мосты частью разрушены совсѣмъ, частью требуютъ капитальнаго ремонта. Въ дождливое время надо считать этотъ участокъ трудно доступнымъ для движенія обозовъ и артиллеріи.
Мамягоу 2 дв.	42	
Уогозанъ 30 дв.	42,5	
М. Цуанленди 10 дв.	44	

Наименованіе пунктовъ.	Версты.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
М. Маленкоу 4 дв.	45	Грунтъ дороги—суглинокъ, мѣстами черноземъ. Дорога пролегаетъ по долинѣ, шириною около 3 верстъ. Долина окружена небольшими горами, покрытыми мелкимъ лѣсомъ и кустарникомъ. Ширина дороги колеблется отъ 1 до 2 саженъ.
М. Палепо 2 дв.	46	
М. Пашулинза 20 дв.	48 – 50,5	
М. Олохо 3 дв.	51,5	
М. Уаулинза 2 дв.	57,5	Этотъ участокъ пути населенъ значительно гуще предыдущаго и на немъ можно найти достаточно фуража и продовольствія при движеніи незначительнаго отряда.
Куба-хэ 1 дв.	59,5	Отъ м. Олохо долина р. Кайго-хэ круто поворачиваетъ на югъ, а дорога, сохраняя свое направленіе на западъ, идетъ по высокимъ холмамъ до сел. Лафанджанъ, гдѣ она пересѣкается рѣкой Лаба-хэ. Къ югу отъ этого участка лежитъ горная группа горы Лабалазы, которая представляетъ массивъ, имѣющій значительное превышеніе надъ окружающей мѣстностью, склоны этого массива покрыты небольшимъ лѣсомъ и кустарникомъ; въ котловинахъ находятся болота.
Ф. Лазахо 1 дв.	65,5	
Ф. Синза 1 дв.	69	
С. Лафанджанъ 30 дв.	70,5	
С. Тагудядза 30 дв.	73,5—85,5	
Пер. Лоэлинъ.	88,5	
М. Лоэлинза.	92,5	
М. Ходоходза.	93,5	Участокъ дороги до сел. Лафанджана пересѣкается нѣсколькими болотистыми ручейками, черезъ которые мѣстами устроены мосты и гати; но они находятся въ неудовлетворительномъ состояніи и требуютъ капитальнаго ремонта. Движеніе на этомъ участкѣ не встрѣтитъ затрудненій для всѣхъ трехъ родовъ оружія.
М. Людохедза.	94,5	
Удахедза.	96	
Сыдахедза.	97	
Худядкуза.	98—100	Грунтъ дороги черноземъ, мѣстами глина. Отъ м. Тогудяза до перевала Лоэлинъ дорога идетъ вдоль узкой долины болотистаго ручья. Склоны долины покрыты небольшимъ лѣсомъ.
Хуаншанза 20 дв.	102	
Лохомузанъ 20 дв.	104	
М. Солца-хэ.	108	На этомъ участкѣ фанзы встрѣчаются рѣже и населеніе бѣднѣе, чѣмъ на предыдущемъ пути.
Савадзы.	109	Не доходя версты 3 до перевала Лоэлинъ, мѣстность принимаетъ характеръ тайги, а перевалъ длиной до 3 верстъ въ настоящее время прекрасно обработанъ, вездѣ устроены мосты черезъ ручьи и канавы. Дорога отлогая и почти вездѣ
Ленъ-Діаза.	110	
Монлухенза.	111—113	

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
Удяза.	114	имѣетъ ширину до двухъ саженъ. Препятствія для движенія въ видѣ камней уничтожены. Спускъ съ перевала значительно круче, но также обработанъ и не представляетъ затрудненій для движенія обозовъ и артиллеріи. Населенія въ окрестностяхъ перевала нѣтъ, а только въ 3 верстахъ за переваломъ начинаютъ встрѣчаться отдѣльныя фанзы, число которыхъ при движеніи на западъ становится все значительнѣе.
Пахутхынъ.	117	
Сандяза 20 дв.	118	
М. Ханъ-Діятхынъ 30 дворовъ.	119—121	Дорога до сел. Хуаншанза продолжаетъ сохранять западное направленіе. Грунтъ дороги мѣстами суглинокъ, изрѣдка попадаются камни. Дорога идетъ вдоль ручья Маню-хэ по узкой пади, покрытой невысокимъ лѣсомъ. На этомъ участкѣ начинаютъ появляться уже отдѣльныя селенія и вообще мѣстность становится болѣе населенной.
Тіян-мы-фынъ 20 дв.	123	
М. Тачатхынъ.	127	
М. Ханъ-Занъ-Дуйза 30 дворовъ.	135	
М. Каутынъ.	139	Долина теряетъ свой болотистый, лѣсной и дикій характеръ, склоны покрыты небольшими рощами и кустами. Грунтъ дороги суглинокъ, дорога хорошая, разработана, вполнѣ пригодна для движенія. Отъ селен. Хуаншанза до сел. Тіянъ-мы-фынъ дорога, сохраняя свое западное направленіе, имѣетъ тѣ же свойства, какъ и на предыдущемъ участкѣ, только мѣстность болѣе густо населена, селеній много, населеніе зажиточное. На этомъ участкѣ даже болѣе значительный отрядъ до корпуса можетъ найти запасы продовольствія и фуража.
Гиринъ (Арсеналъ).	142	Отъ сел. Тіянъ-мы-фынь долина рѣки Маню-хэ уклоняется къ сѣверо-западу, дорога же на г. Гиринъ отходитъ въ юго-западномъ направленіи. Путь въ Гиринъ пролегаетъ по небольшимъ холмамъ; на пути находятся два небольшихъ перевала, не представляющихъ затрудненій для движенія повозокъ. Дорога хорошо разработана, ширина дороги до 2 саженъ. Грунтъ мѣстами песчаный, мѣстами глинистый. На участкѣ встрѣчаются селенія и от-
Г. Гиринъ.	144	

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
		дѣльныя фанзы, хотя онѣ и не такъ многочисленны, какъ на предыдущемъ участкѣ. Мѣстность покрыта небольшимъ кустарникомъ. Отъ сел. Хон-зан-Дуизы отходитъ прямая дорога къ двумъ мостамъ черезъ Сунгари у Корейской горы, Гиринскій же трактъ идетъ къ паромной переправѣ въ 1 верстѣ выше селенія Каутынъ. Паромная переправа у сел. Каутынъ состоитъ изъ двухъ паромовъ; вмѣстимость каждаго 15—18 лошадей, 50 человѣкъ или 500 пудовъ груза. Ширина Сунгари въ этомъ пунктѣ около 200 саженъ. Далѣе отъ переправы отходитъ нѣсколько дорогъ: одна идетъ къ арсеналу города, другая къ однимъ изъ сѣверныхъ воротъ Гирина, до которыхъ около 3 вер.; кромѣ того еще нѣсколько дорогъ ведутъ къ разнымъ пунктамъ предмѣстья города. *Заключеніе.* Весь пройденный путь Омосо—Гиринъ въ 144 версты надо считать вполнѣ удобнымъ для движенія всѣхъ родовъ оружія. Незначительныя затрудненія въ движеніи скоро будутъ устранены въ виду скораго окончанія ремонта всего пути. Населеніе распредѣлено неравномѣрно; наиболѣе населенные участки будутъ лежать по обѣ стороны Лоэлинскаго перевала. Перевалы Лоэлинъ — Джанъ-Гуанъ-Цанъ-Линъ лишены населенія. При движеніи значительнаго отряда придется озаботиться въ мѣстахъ менѣе населенныхъ устройствомъ этаповъ съ складами продовольствія и фуража. Для устройства этаповъ лучшими пунктами будутъ: сел. Джанъ-Гуанъ-Цанъ-Линъ — Олохо, или Лафанджанъ и сел. Хуаншанза. Вдоль всего пути проложенъ телеграфъ и телефонъ, передаточная станція коего находится въ сел. Джанъ-Гуанъ-Цанъ-Линъ. Удобныхъ позицій для боя на пути не встрѣчалось.

МАРШРУТЪ № 5.

Гиринъ — Омосо — Нингута *).

Дорога Гиринъ—Омосо, протяженіемъ 155—160 верстъ, идетъ отъ Гирина на востокъ, уклоняясь незначительно къ сѣверу. Въ 5-ти верстахъ отъ города дорога пересѣкается рѣкою Сунгари, достигающей здѣсь ширины 200—250 саж.

Переправа возможна на одномъ изъ паромовъ, которыхъ у Гирина три, первый тотчасъ по выѣздѣ изъ города, второй въ предмѣстьѣ и третій верстахъ въ 5-ти ниже города.

Первые два лучше. Переправляться пришлось на худшемъ паромѣ у д. Каутынъ.

Этотъ паромъ можетъ поднять одновременно 4 арбы съ лошадьми, 18—20 казачьихъ лошадей съ людьми или 60—70 человѣкъ стрѣлковъ Переправа продолжается отъ ½ часа до 40 минутъ.

Въ настоящее время, выше средняго парома, наводится понтонной ротой мостъ. Къ работамъ только что приступлено.

За рѣкой, версты черезъ 3, дорога входитъ въ горы и идетъ долиною, ширина которой до ½ версты, мѣстами долина уширяется, но нигдѣ не превосходитъ 2—3 верстъ, а у д. Сандязы и Удязы дорога идетъ по карнизу, узкимъ дефиле, образуемымъ слѣва горами, справа обрывистымъ берегомъ р. Маню-хэ, въ бродъ въ этихъ мѣстахъ, въ настоящее время, труднопроходимой. Склоны долины и незапаханныя мѣста покрыты густымъ кустарникомъ.

До Лоэлинскаго перевала дорога проходима для всѣхъ родовъ войскъ. Грунтъ глинистый. Препятствія для движенія полевой артиллеріи и обозовъ, составятъ переправы, черезъ ручьи и низины, въ особенности труднопроходимыя въ дождь.

Мостовъ по большей части нѣтъ, существующіе же требуютъ исправленій.

Дорога пересѣкается много разъ р. Маню-хэ или ручьями, въ нее впадающими. Переправа черезъ р. Маню-хэ возможна въ бродъ. Глубина бродовъ въ настоящее время до 1 аршина; дно рѣки и ручьевъ каменистое.

Горы, образующія долину, достигаютъ 1,500—2,500 футовъ высоты; покрыты лѣсомъ; скаты крутые.

У дер. Тачатхынъ долина пересѣкается съ сѣвера на югъ двумя параллельными грядами холмовъ незначительной высоты. Эти гряды могутъ служить аріергардными позиціями на отрядъ силою не болѣе бригады.

---

*) Развѣдка 1905 г.

Протяженіе по фронту отъ 2—1½ версты. Разстояніе между позиціями до 2-хъ верстъ.

Главные недостатки: незначительный обстрѣлъ, не болѣе 1,000 саж., необезпеченные фланги, отсутствіе опорныхъ пунктовъ и къ западу отъ д. Тачатхынъ есть командующія высоты. Лучшая изъ этихъ двухъ позицій—западная.

Населенные пункты часты, но деревни незначительны и разбросаны. Наибольшая деревня Тьян-мы-фынъ до 40 дворовъ.

Расположеніе войскъ по квартирамъ неудобно, бивачныя же мѣста есть вездѣ.

Воды и топлива достаточно.

Продовольственныхъ средствъ нѣтъ: скота мало, работаютъ на мулахъ и лошадяхъ. Фуража недостаточно: чумизную солому, гаолянъ (зерно) и бобовые жмыхи можно имѣть въ самомъ ограниченномъ количествѣ.

При движеніи далѣе на востокъ долина постепенно суживается; отъ дер. Эхеджанъ начинается постепенный подъемъ къ Лоэлинскому перевалу, а отъ д. Уодяхедзы дорога идетъ уже узкимъ ущельемъ и отъ разрушенной фанзы (Цюй-дя-дянъ) круто подымается на Лоэлинскій перевалъ.

Подъемъ на перевалъ короткій, но очень крутой; спускъ длиннѣе, но отложе. Время подъема пѣшкомъ 35—40 минутъ, время спуска 25—30 минутъ. Грунтъ каменистый. Дорога идетъ лѣсомъ, вся покрыта крупнымъ гравіемъ, завалена большими камнями и служитъ русломъ ручья, сбѣгающаго съ перевала.

Ширина дороги мѣстами менѣе одной сажени.

Все это, вмѣстѣ съ крутизной перевала, дѣлаетъ дорогу на этомъ участкѣ крайне тяжелой; движеніе полевой артиллеріи и обоза встрѣтитъ большое затрудненіе. Четырехколесныя повозки не пройдутъ.

Нагрузка двуколокъ должна быть менѣе нормальной, каждую повозку придется поднимать на рукахъ.

Разработка дороги на перевалѣ возможна, но потребуетъ 3—4 дня, при дружной работѣ. Оборонять перевалъ нельзя.

Спустившись съ перевала, дорога на протяженіи 19—20 верстъ (до д. Лафанджанъ) идетъ лѣснымъ дефиле.

Грунтъ песчано-глинистый, въ низинахъ иловатый.

Дорога проходима для всѣхъ родовъ войскъ, но потребуетъ постройки мостовъ и другихъ исправленій.

Къ д. Лафанджанъ замѣтенъ небольшой подъемъ; долина уширяется и передъ самой деревней доходитъ до 8—10 верстъ ширины.

Деревень за переваломъ мало; существующія разбросаны группами по 2—3 фанзы и носятъ одно общее названіе; большая Лафанджанъ—дворовъ 40, также разбросанныхъ.

Запасовъ продовольствія и фуража нѣтъ. Воды и топлива въ изобиліи.

Встрѣчающіеся по пути броды глубиною отъ 1/2 до 3/4 арш. въ сухое время; дно песчано-каменистое, но берега вязкіе.

Отъ д. Лафанджанъ идутъ двѣ дороги—одна на востокъ, на Омосо и Нингуту, другая на югъ, на мѣстечко Тіохо, находящееся въ 16 верстахъ отъ д. Лафанджанъ (къ Тіохо подходятъ пути съ юга и проходитъ дорога на Гиринъ).

За д. Лафанджанъ дорога идетъ 1—2 версты по низинѣ, затѣмъ начинается подъемъ на незначительную гряду, пересѣкающую дорогу съ сѣвера на югъ.

Этотъ кряжъ можетъ служить позиціей на 10—12 бат. Фронтъ къ Гирину. Протяженіе отъ 4 до 4 1/2 верстъ.

Высшая точка на лѣвомъ флангѣ.

Обстрѣлъ до 5—5 1/2 верстъ.

Опорныхъ пунктовъ впереди, на фронтѣ и въ тылу позиціи нѣтъ.

Главные недостатки: 1) одинъ путь отступленія по торфяному болоту (дорога), хотя и проходимому въ настоящее время, 2) отъ м. Тіохо есть дорога, допускающая выходъ противника черезъ д. Улытунь къ Олохо въ тылъ позиціи.

Далѣе на востокъ до д. Люидзянъ дорога идетъ большей частью торфянымъ болотомъ. Дорога насыпная; грунтъ песчано-илистый. Въ сухое время дорога проходима для всѣхъ родовъ войскъ. Препятствіе составляютъ поломанные мосты. Матеріалъ для исправленія подъ рукою. Оборона перевала невозможна.

Отъ д. Люидзянъ начинается подъемъ на Джан-Гуанъ-Цанъ-Линскій перевалъ. Подъемъ и спускъ отлоги. Время подъема верхомъ 1 часъ 10 мин., продолжительность спуска 1 часъ 35 мин. пѣшкомъ. Дорога на перевалѣ была разработана, но пришла въ полную негодность и требуетъ основательныхъ исправленій: необходимо мѣстами уширить, возобновить старую деревянную гать, дѣлающую въ настоящее время движеніе невозможнымъ.

Въ другихъ мѣстахъ дорога завалена большими камнями, прорѣзана ручьями и топью. Дорога идетъ все время лѣсомъ.

Исправленіе дороги для движенія легкихъ обозовъ (на перевалѣ) при дружной работѣ сапернаго баталіона возможно въ 4—5 дней.

Отъ Джан-Гуанъ-Цанъ-Линскаго перевала до Омоса дорога идетъ долиною, шириной не болѣе 2-хъ верстъ.

Грунтъ большей частью песчано-глинистый. Дорога сравнительно хорошая, но разрушенные мосты дѣлаютъ переѣзды черезъ болотистые ручьи почти невозможными, хотя существующій подъ рукой матеріалъ допускаетъ быстрое и легкое исправленіе.

Движеніе по сторонамъ дороги затруднительно—топко. У д. Лишогоу бродъ черезъ р. Джерды-хэ. Ширина рѣки 100—150 шаг., ширина брода 50—60 шаговъ; глубина до 1 1/2 арш. (по брюхо лошади). Дно каменистое. Во время дождя въ бродъ р. Джерды-хэ непроходима (бродъ находится выше устоевъ стараго китайскаго моста шаг. на 70).

При приближенiи къ г. Омосо дорога идетъ по лѣвому берегу р. Джерды-хэ. Долина уширяется. Качество дороги неизмѣняется.

Позицiй по пути нѣтъ.

Населенные пункты отъ перевала (Джан-Гуанъ-Цанъ-Линъ) до г. Омосо рѣдки и состоятъ изъ отдѣльныхъ фанзъ.

Запасовъ продовольствiя и фуража нѣтъ. Мѣстные жители сами подвозятъ изъ Одунчена.

Расположенiе на отдыхъ возможно только бивакомъ. Гор. Омосо 400—450 дворовъ. Узелъ путей на Одунченъ (на югъ), Гиринъ и Нингута. Запасы очень незначительны. Подвозъ возможенъ только изъ Одунчена и Хунчуна.

Дорога Омосо—Нингута протяженiемъ до 140 верстъ. Направленiе на сѣверо-востокъ. За г. Омосо неглубокiй бродъ, дно твердое, но берега топкiе. Далѣе дорога пересѣкаетъ нѣсколько уваловъ и неширокихъ болотистыхъ лощинъ. Грунтъ на высотахъ песчано-глинистый, въ лощинахъ иловатый. Ширина дороги 9—12 шаговъ.

Мосты черезъ ручьи повреждены.

Дорога удобна для движенiя всѣхъ родовъ войскъ и легкихъ обозовъ при условiи исправленiя мостовъ и наибольшихъ участковъ дороги. Матерiалъ подъ рукой.

Наибольшей работы по исправленiю потребуетъ участокъ дороги верстахъ въ 12 отъ Омосо, гдѣ дорога на протяженiи 3—3½ верстъ идетъ торфянымъ болотомъ (долиной).

Дорога шла раньше насыпною гатью. На этомъ участкѣ въ настоящее (сухое) время лошади мѣстами вязнутъ по колѣно.

Движенiе артиллерiи и обозовъ безъ ремонта затруднительно, въ дождь невозможно. Матерiалъ для исправленiя придется подвозить версты за 1½—2.

Движенiе пѣхоты возможно и по сторонамъ дороги.

За этой долиной до д. Эрчжанъ дорога идетъ по пересѣченной мѣстности, сначала по возвышенностямъ, затѣмъ у подошвы горъ, переходя съ одной стороны долины на другую. Ширина долины отъ ¼ до ½ версты. Скаты долины и возвышенности покрыты лѣсомъ.

Ширина дороги 9 шаг., грунтъ каменистый, при переходѣ черезъ долину торфяникъ. У д. Эрчжанъ дорога переходитъ въ бродъ на лѣвый берегъ р. Эрчжа-хэ. Ширина брода 25—30 шаг. Длина до 70. Дно твердое. Теченiе быстрое. Глубина брода 1—1½ арш. Въ дождь брода не будетъ.

Мосты отъ д. Чжу-дун-ху исправлены. Движенiе широкимъ фронтомъ затруднительно. Позицiй по пути нѣтъ.

Населенныхъ пунктовъ, начиная отъ Омосо, на протяженiи 65 в. всего два, одинъ верстахъ въ 10 отъ Омосо (2 ф.), другой верстахъ въ 15 отъ Эрчжана, что при полномъ отсутствiи воды, годной для питья, и колодцевъ дѣлаетъ едва возможнымъ расположенiе войскъ

бивакомъ ранѣе д. Чжу-дун-ху (въ 35 верстахъ отъ Омосо) и д. Эрчжанъ (въ 65 верстахъ отъ Омосо).

Тотъ же характеръ мѣстности сохраняется и далѣе почти до Нингуты: дорога идетъ съ увала на увалъ; грунтъ песчано-глинистый, при подъемахъ каменистый; ширина дороги до 9 шаговъ.

Мосты исправлены или исправляются китайскими властями. Въ остальныхъ мѣстахъ дорога проходима и въ настоящемъ видѣ съ небольшими лишь затрудненіями. Спуски и подъемы требуютъ разработки и очистки ихъ отъ камней.

Два болѣе значительные перевала черезъ хребты Сандаолинъ и Эрдаолинъ могутъ быть кратковременно обороняемы, но удобствъ для боя не представляютъ: путь отступленія одинъ, безъ дорогъ двигаться нельзя, также какъ и перейти въ наступленіе.

Верстахъ въ 10—12 отъ Эрчжана дорога идетъ (в. 3—4) лавовой долиной. Начиная отъ нея до Нингуты горы постепенно понижаются и верстахъ въ 50 отъ города представляютъ ряды невысокихъ холмовъ, направляющихся съ сѣвера на югъ. Разстояніе между этими цѣпями 1—1½ версты.

Дорога идетъ съ увала на увалъ. Подъемы круче спусковъ.

Грунтъ твердый. Ширина дороги до 15 шаговъ. Дорога удобна для движенія всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ. Движеніе по сторонамъ дороги возможно почти повсюду.

Верстахъ въ 15 отъ г. Нингуты дорога входитъ въ долину р. Муданцзянъ. Сначала командуетъ правый берегъ, но близъ города командованіе переходитъ на лѣвый, круто обрывающійся. Позицій на всемъ этомъ пути нѣтъ, но въ силу необходимости возможно удерживаться на высотахъ, окружающихъ городъ Нингуту, для чего потребуется провести тыловыя дороги.

Параллельныхъ дорогъ нѣтъ, на югъ и на сѣверъ большихъ дорогъ не отходитъ, полевыя есть.

Число населенныхъ пунктовъ по приближеніи къ Нингутѣ увеличивается, расположены они обыкновенно по долинамъ, незначительны; разбросанныя фанзы имѣютъ соломенныя крыши, деревянные заборы. Удобствъ для обороны и расквартированія не представляютъ.

Продовольствія и фуража нѣтъ. Работаютъ на волахъ, но скота мало и на него разсчитывать нельзя.

Изъ населенныхъ пунктовъ болѣе значителенъ г. Нингута, расположенный на лѣвомъ берегу р. Муданцзянъ. Ширина рѣки 200—300 шаговъ. Въ сухое время рѣка мѣстами проходима въ бродъ. Броды имѣются у „разрушенной кумирни“, близъ города и въ городѣ противъ русской лавки. Тамъ же ходятъ и паромы.

Городъ значительный, можно имѣть продукты для войскъ, но по высокой цѣнѣ. Фуража мало.

Въ городѣ до 118 китайскихъ мельницъ. Сборъ запасовъ продо-

вольствія и фуража возможенъ при подвозѣ изъ Одунчена, Хунчуна и окрестныхъ деревень.

Дорога Гиринъ—Омосо—Нингута, протяженіемъ отъ 290—295 в., проходитъ въ сѣверо-восточномъ направленіи по мѣстности, крайне пересѣченной.

На первой половинѣ пути (до Омосо) дорога пересѣкаетъ два трудно проходимые перевала; на второй — проходитъ по болотистымъ топкимъ низинамъ.

Почти на всемъ протяженіи дорога составляетъ лѣсное дефиле, открытыя мѣста только близъ деревень.

Ширина дороги отъ 6 до 15 шаговъ. Грунтъ песчано-глинистый—на высотахъ, въ долинахъ — иловатый.

Дорога, за исключеніемъ переваловъ, въ настоящее время повсюду удобопроходима для всѣхъ родовъ войскъ и легкаго двуколочнаго обоза. Четырехколесныя повозки и китайскія арбы затруднятъ движеніе.

Параллельныхъ дорогъ нѣтъ, почему движеніе значительныхъ силъ (болѣе бригады) возможно только по-эшелонно.

Расположеніе отрядовъ на отдыхъ подъ крышей возможно только въ Омосо и Нингутѣ, бивакомъ — на первой половинѣ пути повсюду, на второй, въ виду отсутствія воды, годной для питья, затруднительно.

Топливомъ войска будутъ обезпечены.

Населеніе до Омосо гуще, деревни больше и чаще; отъ Омосо очень рѣдкое, деревни изъ 2—3 фанзъ, разстояніе между деревнями больше.

Продовольствіе даже незначительнаго отряда возможно только при заблаговременной заготовкѣ, такъ какъ мѣстныхъ средствъ по пути нѣтъ.

Пункты удобные для сбора запасовъ—Омосо и Нингута, въ которыхъ уже приступлено къ устройству магазиновъ.

Въ Нингутѣ до 118 китайскихъ мукомольныхъ мельницъ; подвозъ пшеницы возможенъ изъ окрестныхъ деревень Одунчена и Хунчуна.

Позицій для упорнаго боя по пути нѣтъ; лучшая у д. Лафаджанъ (на 10—12 бат—въ), но и то при условіи занятія деревни Улитунь, Одунчена и наблюденія у д. Тіохо, откуда идутъ пути въ тылъ и лѣвый флангъ этой позиціи.

Въ виду вышеизложеннаго, движеніе по дорогѣ одновременно большого отряда крайне затруднительно; дѣйствія возможны только для малыхъ отрядовъ, преимущественно пѣхоты; характеръ дѣйствій партизанскій.

Для препятствованія движенію противника большую пользу могли бы принести охотничьи команды, при условіи хорошаго знакомства съ мѣстностью, для чего желательно имѣть ихъ заблаговре-

менно въ окрестностяхъ Омосо и Одунчена; это имѣло бы значеніе и для китайскаго населенія, которое относится къ намъ если не враждебно, то во всякомъ случаѣ недовѣрчиво.

Расположенные по пути китайскіе посты (отъ 20 до 50 чел.), до нѣкоторой степени, обезпечиваютъ мѣстность отъ хунхузовъ, но нападенія бываютъ.

Для болѣе своевременнаго и достовѣрнаго полученія свѣдѣній о противникѣ желательно возобновить старую телеграфную линію (линія идетъ вдоль дороги Гиринъ—Омосо—Нингута), связавъ прежде всего Омосо съ Нингутой. При дружной работѣ на это потребуется не болѣе 10—12 дней.

Въ Одунченѣ необходимо имѣть заставу и агентовъ для сбора свѣдѣній.

Названіе пунктовъ.	Протяженіе и направленіе дороги.	Степень проходимости.	Состояніе мостовъ и броды.	Возможность движенія по сторонамъ дороги.	Биваки и населенные пункты.	Позиціи и главные ихъ недостатки.
Гиринъ — Нингута.	295 верстъ; общее направленіе на востокъ.					
Гиринъ.	39 верстъ.					
Эхемузанъ.	На востокъ, незначительно уклоняясь на сѣверъ.	Проходима для пѣхоты и кавалеріи. Полевая артиллерія и обозы могутъ двигаться съ трудомъ.	Мосты требуютъ основательнаго ремонта, частью же они совсѣмъ разрушены. Ширина мостовъ 3—4 ш. Бродъ черезъ р. Маню-хэ: глубина 1—1 1/2 аршина, въ дождь непроходимъ; ширина брода 100 шаг., дно твердое.	Пѣхота можетъ двигаться рядами.	Расположеніе по квартирамъ затруднительно, деревни небольшія. Бивачныя мѣста есть вездѣ. Воды и топлива достаточно.	Высоты у д. Тачатхынь, могутъ служить арьергардной позиціей. Фронты на западъ. Впереди есть командующія высоты. Фланги легко обходятся.
Эхемузанъ Цюйдядянъ.	17 верстъ. Направленіе дороги такое же.	Проходима для всѣхъ 3-хъ родовъ войскъ.	Мосты поправляются китайскими властями. Ширина не болѣе 3 1/2 аршинъ.	Движеніе по сторонамъ дороги возможно только мѣстами.	Населенные пункты рѣдки, преимущественно вдоль дороги; въ сторонѣ только отдѣльныя фанзы. Воды и топлива достаточно.	Нѣтъ.
Цюйдядянъ Лафаджанъ.	23 версты. Направленіе дороги такое же.	Дорога черезъ Лоелинскій перевалъ (3 в.), подъемъ	Мосты исправляются. Броды черезъ	Дорога проходитъ по лѣсному дефиле,	Населенныхъ пунктовъ мало. Деревни не-	Нѣтъ.

		35 мин., спускъ 25 мин., проходима для пѣхоты и кавалеріи. Для полевой артиллеріи и обозовъ едва проходима. Требуетъ очистки отъ камней, уширенія, при движеніи нужны рабочіе съ лямками.	рр. Синьчжанхэ и Лифа-хэ глубиной 1/2 — 3/4 аршина, въ дождь непроходимы. Дно твердое.	почему движеніе по сторонамъ трудно.	большія. Мѣста удобныя для бивуковъ есть вездѣ.	
Лафаджанъ Люйдзянъ.	42 версты.	Проходима для всѣхъ родовъ войскъ; не доходя 5 верстъ до д. Люйдзянъ, дорога идетъ по каменистому ручью. Въ низинахъ грунтъ вязкій.	Мосты возобновляются. Гати, бывшія въ низкихъ мѣстахъ, разрушились.	Двигаться по сторонамъ дороги трудно.	Населенные пункты въ видѣ отдѣльныхъ фанзъ, изъ 20 дворовъ, только одна деревня Чого-занъ. Удобныя бивачныя мѣста есть около всѣхъ населенныхъ пунктовъ.	На высотахъ въ 2-хъ верстахъ къ востоку отъ д. Лафаджанъ, можетъ быть, выбрана позиція на бригаду (до 6 бат—въ). Въ тылу торфяное болото и одна дорога для отступленія. Опорныхъ пунктовъ на позиціи нѣтъ.
Люйдзянъ Омосо.	34 версты. Направленіе дороги на востокъ.	Первая половина, 17 верстъ, трудно проходима. Для полевой артиллеріи и обозовъ вовсе непроходима, необходимо исправить гать.	Мосты всѣ поломаны. Въ бродъ, черезъ многіе ручьи вслѣдствіе топкости грунта, перейти нельзя. Бродъ черезъ р. Джерды-хэ мелкій.	Невозможно.	Отдѣльныя фанзы на разстояніи 2 — 5 верстъ одна отъ другой. Деревень нѣтъ. Бивачныя мѣста есть вездѣ около фанзъ. Воды и топлива достаточно.	Нѣтъ.
Омосо — Эрчжанъ.	66 верстъ.	Въ общемъ удобопроходима, только	На первой половинѣ пути	По сторонамъ дороги могутъ	До дер. Эрчжанъ всего 3	Удобныхъ позицій нѣтъ.

Названіе пунктовъ.	Протяженіе и направленіе дороги.	Степень проходимости.	Состояніе мостовъ и броды.	Возможность движенія по сторонамъ дороги.	Биваки и населенные пункты.	Позиціи и главные ихъ недостатки.
		болото въ 12 верстъ. Отъ Омосо на протяженіи 3—3½ верстъ, труднопроходима.	мостовъ нѣтъ, далѣе исправляются.	двигаться одиночные люди, только въ сухихъ мѣстахъ.	отдѣльныхъ фанзы; удобныхъ бивачныхъ мѣстъ, въ виду недостатка питьевой воды, нѣтъ.	
Эрчжанъ Палидянцза.	44 версты.	Подъемы и спуски на перевалы крутые. Дорога требуетъ очистки отъ камней, въ остальныхъ мѣстахъ проходима.	Мосты частью исправлены, частью исправляются. Бродъ у д. Эрчжанъ шириною до 70 шаг., глубиною до 1½ арш. въ сухое время.	То же.	Деревни небольшія, разбросанныя; между дер. 10 верстъ. Для расквартированія войскъ непригодны. Вблизи деревень бивачныя мѣста есть. Воды годной для питья мало.	Удобныхъ позицій нѣтъ.
Палидянцза Нингута.	30 верстъ.	Вездѣ проходима.	Мосты исправлены.	Движеніе, по сторонамъ дороги, возможно.	Деревни встрѣчаются часто изъ 5—10 фанзъ, вблизи нихъ удобныя бивачныя мѣста. Воды и топлива мало.	Удобныхъ позицій нѣтъ.

МАРШРУТЪ № 6.

Гиринъ — Одунченъ — Нингута.

При необходимости движенія войскъ отъ Гирина въ направленіяхъ на Нингуту и на Хунчунъ, путями для движенія могутъ служить до линіи д. Лафаджанъ — м. Тіохо-Сашунъ три дороги (на первыхъ 80—90 вер.).

Лучшая дорога на этомъ протяженіи—черезъ д. Эхему на д. Датунь (81 вер.), хотя и переходитъ изъ пади въ падь черезъ 5 перевалъ, но они незначительны, подъемы и спуски пологи, разрабатывать дорогу на перевалахъ не придется (исключеніе — Хоулинскій перевалъ, на которомъ для облегченія движенія артиллеріи и обозовъ потребуется уборка большихъ камней); грунтъ песчано-глинистый допускаетъ движеніе на колесахъ даже въ дождливое время. Ширина долины незначительна, отъ 25 саж. до $^3/_4$ вер. Склоны сопокъ покрыты рѣдкимъ мелкимъ лѣсомъ. Долина заселена: поселки незначительны—2—3 фанзы; разстояніе между поселками отъ 3 до 5 вер. Расположеніе подъ крышей болѣе баталіона затруднительно; бивачныя мѣста для полка повсюду: воды, годной для питья и дровъ достаточно, подстилки не будетъ. Довольствоваться мѣстными средствами невозможно (трудно было собрать фуражъ для разъѣзда въ 20 коней). Дѣйствія возможны только партизанскія — малыми партіями. Отношеніе жителей недовѣрчивое.

Южная дорога, идущая правымъ берегомъ р. Сунгари — кружная, соединяется съ только что описанной у д. Ямогоу или чрезъ Сашунъ и м. Тіохо у д. Даванъ, по свѣдѣніямъ отъ китайцевъ дорога малоудобна для колеснаго движенія, а въ дождь крайне тяжелая.

Сѣверная дорога чрезъ Лоелинскій перевалъ (подробное описаніе было) протяженіемъ въ 79 верстъ, несмотря на единственный перевалъ, гораздо хуже первой дороги, съ трудомъ допускаетъ движеніе артиллеріи и легкаго двуколочнаго обоза, а въ дождливое время сдѣлать это движеніе едва ли возможно.

При дальнѣйшемъ движеніи къ Нингутѣ всѣ три дороги сходятся у с. Лафаджанъ или у с. Олохэ, и до г. Омосо, на протяженіи 75 верстъ, идетъ одна дорога; такъ какъ движеніе на Улингоу и Одунченъ возможно только зимой, съ весны все движеніе отъ Гирина въ Одунченъ, даже пѣшкомъ, идетъ черезъ г. Омосо.

Отъ Омосо идутъ пути на Нингуту и Хунчунъ чрезъ Одунченъ. Описаніе дороги Омосо—Нингута представлено раньше.

Дорогъ отъ Омосо къ Одунчену двѣ — зимняя и лѣтняя; первая (зимняя), протяженіемъ около 40—45 верстъ, до д. Хейцитунъ непроходима для артиллеріи и обозовъ (въ настоящее время), трудно проходима для конницы, а въ дождь и для пѣхоты (болото), на слѣдующемъ переходѣ проходима и для горной артиллеріи.

Вторая (лѣтняя), протяженіемъ около 60—70 вер., кружная, по свѣдѣніямъ отъ китайцевъ, допускаетъ движеніе на колесахъ (эта дорога не изслѣдована).

Дѣйствія значительныхъ силъ на участкѣ Омосо—Одунченъ затруднительны.

Позицій для большихъ отрядовъ (болѣе бригады) нѣтъ, но пересѣченная мѣстность способствуетъ дѣйствіямъ малыхъ отрядовъ. Поселенія невелики, 3—4 фанзы.

Запасовъ фуража нѣтъ. Муку и ячмень подвозятъ въ Одунченъ изъ Хунчуна. Подвозъ зависитъ отъ дождей.

Одунченъ — узелъ путей на Омосо, Хунчунъ и Нингуту.

Зимою существуетъ прямая дорога на Гиринъ чрезъ Тензанъ и Улитунь, съ весны движеніе по ней невозможно: вода выше пояса.

По свѣдѣніямъ отъ китайцевъ и личнымъ наблюденіямъ колесное движеніе отъ Одунчена на Хунчунъ возможно.

Дорога Одунченъ—Нингута (чрезъ д. Куанды *) и г. Тунгинчинъ), протяженіемъ до 215 верстъ, идетъ по восточному берегу озера Пейхету и на участкѣ д. Манюгоу—Апахеза (70 вер.) допускаетъ движеніе только пѣхоты и небольшихъ отрядовъ конницы, движеніе артиллеріи и обозовъ затруднительно; на остальномъ протяженіи движеніе артиллеріи и обозовъ легче, но мѣсто все-таки тяжелое. Отъ д. Апахеза начинается долина праваго берега р. Муданцзянъ (окрестность г. Тунгинчина).

Дѣйствія войскъ возможны только незначительными отрядами. Позицій на пути для большихъ силъ нѣтъ и только въ переходѣ отъ Нингуты, благодаря командованію лѣваго берега р. Муданцзянъ, имѣются позиціи фронтомъ на Гиринъ, Тунгинчинъ и Хунчунъ безъ взаимной связи между собой.

Разсчитывать на мѣстныя средства при движеніи (исключеніе гг. Одунченъ, Тунгинчинъ и Нингута) даже разъѣзду въ 20 человѣкъ затруднительно.

Пользованіе крышей отряду болѣе одного баталіона затруднительно (исключеніе города). Бивачныя мѣста повсюду. Дровъ и воды достаточно.

Изслѣдованіе дорогъ отъ Гирина къ Нингутѣ чрезъ Омосо и чрезъ Одунченъ приводитъ къ слѣдующему заключенію:

1) Движеніе войскъ отъ Гирина на Нингуту и на Хунчунъ—по этимъ дорогамъ, въ виду отсутствія сквозныхъ путей, невозможно.

2) Отсутствіе поперечныхъ путей на отдѣльныхъ участкахъ дорогъ заставляетъ каждую колонну дѣлать самостоятельной.

3) Дурное качество дорогъ на нѣкоторыхъ участкахъ затрудняетъ выполненіе 2 пункта (затруднительность движенія артиллеріи).

---

*) Д. Куанды—узелъ путей на Омосо и Одунченъ.

4) Провести значительныя силы съ полевой артиллеріей и обозами безъ основательной разработки и исправленія дорогъ крайне затруднительно, особенно въ дождливое время.

Облегчить движеніе возможно раздѣленіемъ войскъ на эшелоны (каждый не болѣе бригады); при распредѣленіи величины переходовъ для эшелоновъ необходимо обратить вниманіе:

а) на неудобопроходимость нѣкоторыхъ участковъ дорогъ;

б) на существованіе на путяхъ переваловъ.

5) Движеніе къ Нингутѣ возможно при условіи прочнаго занятія г. Хунчуна, такъ какъ разстояніе Хунчунъ—Нингута короче разстоянія Гиринъ—Нингута.

6) Дѣйствія возможны только для незначительныхъ отрядовъ (пересѣченная мѣстность, отсутствіе дорогъ). Исключеніе — окрестности г. Нингуты и мѣстность на переходъ къ юго-востоку отъ него.

7) Позицій на путяхъ для значительныхъ отрядовъ нѣтъ: имѣющіяся на небольшіе отряды по своему положенію не имѣютъ значенія; исключеніе составляетъ арьергардная позиція у д. Лафаджанъ (на 10—12 баталіоновъ съ 2-мя батареями), какъ находящаяся въ 2—3 переходахъ отъ Джангуанцайлинскаго перевала.

Значеніе этой позиціи заключается въ обезпеченіи перехода войскъ чрезъ упомянутый перевалъ.

Занятіе же позиціи будетъ имѣть значеніе только при удержаніи за нами м. Тіохо, отъ котораго есть дорога въ тылъ позиціи (дорога Тіохо—Улинтунь—Олохэ).

8) На мѣстныя средства для продовольствія людей и лошадей разсчитывать нельзя даже для малыхъ отрядовъ (1 баталіонъ). Заготовка затруднительна.

Въ городѣ Омосо приступлено къ образованію значительнаго (интендантскаго) продовольственнаго магазина, но пока при открываемомъ магазинѣ находится только одинъ интендантскій чиновникъ, на обязанностяхъ котораго лежитъ пріемъ запасовъ отъ подрядчика.

Изъ назначеннаго къ заготовкѣ (40,000 пуд. муки, 100,000 пуд. сѣна и т. п.) количества продовольствія и фуража трудно поставить половину.

Довольствіе мясомъ затруднительно.

9) Разсчитывать при дѣйствіяхъ на содѣйствіе жителей нельзя, такъ какъ населеніе относится недовѣрчиво; появленіе же хунхузовъ въ раіонѣ гг. Тунгинчина и Одунчена весьма вѣроятно.

10) Вообще же качество существующихъ дорогъ можетъ позволить только продвинуть отъ Гирина къ Нингутѣ силы не болѣе корпуса съ горной артиллеріей, легкимъ двуколочнымъ и вьючнымъ обозомъ, при условіи наблюденія путей съ юга къ Тіохо и занятія Хунчуна.

Жить на мѣстныя средства даже при движеніи и дѣйствовать успѣшно значительными силами—невозможно.

Населенные пункты.	Протяженіе и направленіе дорогъ.	Степень проходимости.	Состояніе мостовъ и броды.	Возможность движенія по сторонамъ дороги.	Мѣста для бивуковъ и позицій.
Гиринъ—Эхему.	26 вер.; дорога идетъ въ ю.-в. направленіи.	Вездѣ проходима для всѣхъ родовъ войскъ, для облегченія движенія обозовъ потребуется расчистка дороги отъ камней (на перевалахъ). Грунтъ дороги преимущественно песчано-глинистый.	Мостовъ нѣтъ, броды только черезъ незначительные ручьи, дно твердое, берега—твердые.	Для пѣхоты возможно рядами.	Позицій для значительныхъ отрядовъ нѣтъ. Бивачныя мѣста повсюду; въ водѣ и топливѣ недостатка нѣтъ.
Эхему—Лафаджанъ.	55 вер.; направленіе то же.		Мостовъ нѣтъ. Бродовъ 3, черезъ р. Лаба-хэ. Глубина до $^3/_4$ арш. Дно каменистое.		То же.
Лафаджанъ—Омосо.	75 вер.; направленіе то же.	Описаніе сдѣлано раньше.		Позиція у д. Лафаджанъ.	То же.
Омосо—Одунченъ.	45 вер. зимн. (другая — лѣтняя—до 65 вер.).	Для обозовъ и артиллеріи непроходима.	Мостовъ нѣтъ. Глубокихъ бродовъ нѣтъ. Берега болотистые, дно топкое.	Движеніе по сторонамъ дороги невозможно.	То же.
Одунченъ—Малюгоу.	45 верстъ.	Проходима для пѣхоты, конницы и вьюковъ; движеніе артиллеріи и обозовъ вслѣдствіе топкихъ мѣстъ въ долинахъ и топкихъ бродовъ, чрезъ болотистые ручьи, затруднительно.	У д. Куанди 3 моста, мосты исправлены. Броды чрезъ мелкіе ручьи топкіе. Значительный бродъ у д. Палигоу; дно каменистое, берега высокіе, крутизна до 30°.	То же.	То же.
Малигоу—Чудитынъ.	40 верстъ.	Дорога для полевой артиллеріи и повозокъ непроходима. Дорога	Мостовъ нѣтъ, броды черезъ ручьи топкіе.	То же.	Позицій нѣтъ.

		идетъ то по болотамъ, окружающимъ оз. Пейхуту, то спускается въ долины; подъемы и спуски круты и каменисты; долины болотисты.			
Чудитынъ—Апахеза.	35 верстъ.	Дорога для движенія неудобна; полевая артиллерія и обозы не пройдутъ.	Мостовъ нѣтъ.	То же.	То же.
Апахеза—Людзагоу.	32 версты.	Дорога удобна для движенія всѣхъ родовъ войскъ.	Бродъ чрезъ р. Муданцзянъ у д. Ніучанъ. Бродъ глубокій, мѣняется. Существующій паромъ очень неудобенъ. Теченіе рѣки очень быстрое. Ширина до 300 шаг. *). Правый берегъ обрывистый.	То же.	Позиція (пассивная) на лѣвомъ берегу р. Муданцзянъ у д. Салитынъ; фронтъ на югъ; для силъ корпуса.
Людзагоу—Нингута.	18 верстъ.	Дорога описана раньше.		То же.	То же.

*) Общее разстояніе Гиринъ—Нингута черезъ Одунченъ 371 верста. Карта 10 верстъ въ 1 дюймѣ.

МАРШРУТЪ № 7.

Гиринъ—Одунченъ 193,5 верстъ.

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
		I-й участокъ. Гиринъ — Тіохо 77,5 вер.
Г. Гиринъ (паромъ у Корейской горы).		Переправа у Гирина черезъ Сунгари производится въ настоящее время черезъ два деревянныхъ моста, одинъ деревянный на сваяхъ и другой на деревянныхъ понтонахъ. Кромѣ того, существуютъ три паромныхъ переправы, одна у стараго порохового завода, вторая у Корейской горы и третья переправа въ 1/2 верстѣ къ югу отъ д. Каутынъ. Подъемная сила паромовъ около 500 пудовъ. Лошадей помѣщается отъ 16 до 20.
М. Сяойвайза, 5 дв.	2	Дорога отъ Сунгари идетъ вверхъ по ручью черезъ дд. Сяойвайза, Давайза и Баиндохэ къ Мяолинскому перевалу. Грунтъ твердый, глинистый, мѣстами каменистый, дорога накатана хорошо.
М. Давайза, 4 дв.	2,3	
Сел. Баиндохэ, около 15 дв.	3,5	Подъемъ на перевалъ довольно крутъ, дорога хорошая (глина). Въ дождь движеніе затруднительно.
Перевалъ Мяолинъ, 3 дв.	5	На перевалѣ Мяолинъ можно выбрать позицію на корпусъ (фронтомъ на востокъ), протянувъ ее къ югу до р. Сунгари. Недостатокъ позиціи тотъ, что противулежащія высоты командуютъ надъ позиціей.
Сел. Эрдихеза, 8 дв.	6,5	Дорога отъ Мяолинскаго перевала идетъ по каменистой лощинѣ, покрытой мѣстами мелкимъ лѣсомъ. Движеніе затрудняется большими камнями, которыми усѣянъ этотъ участокъ.
Сел. Синдіаза, 40 дв.	8	
Пер. Хоулинъ, 2 дв.	12	Подъемъ на Хоулинскій перевалъ 1/2 версты не крутъ, но каменистъ. Движеніе повозокъ и артиллеріи крайне затруднительно даже въ сухое время года придется припрягать лишнихъ лошадей или разгружать повозки.
		Спускъ 1/2 версты также тяжелъ для движенія повозокъ.

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
М. Дагудіаза, 10 дв.	15,17	Далѣе дорога идетъ по долинѣ шириною мѣстами до 2 верстъ, склоны долины покрыты лѣсомъ. Дорога хороша для движенія. Грунтъ—суглинокъ. Общее направленіе на востокъ. Дорога на этомъ участкѣ идетъ вдоль неглубокаго горнаго ручья. Отъ м. Дагудіаза дорога круто поворачиваетъ на югъ до Яулинскаго (Іолинскаго) перевала. Дорога пролегаетъ вдоль ручья, грунтъ суглинокъ, для движенія дорога удобна.
М. Сагудіаза, 15 дв.	19	
Пер. Іолинъ (Яулинъ), 1 дв.	23	
М. Іолинза, 20 дв.	24	Перевалъ Іолинъ значительно менѣе Хоулинскаго перевала, подъемъ около 1/2 версты, спускъ 1 верста. Для движенія артиллеріи и обозовъ перевалъ затруднителенъ. Грунтъ—супесокъ. На перевалѣ Іолинъ можно выбрать позицію на дивизію фронтомъ на юго-востокъ. Отъ перевала дорога поворачиваетъ на востокъ, идетъ открытой долиной шириною въ 3—4 версты. Грунтъ супесчаный. У м. Ломохэ дорога проходитъ черезъ два ручья Ломо-хэ и Ланце-хэ. Ручьи неглубокіе, около одного фута, дно каменистое.
М. Ломохэ, 10 дв.	25,5	Отъ м. Ломохэ до м. Каудитунь дорога принимаетъ сѣверное направленіе и идетъ по неширокой долинѣ, покрытой кустарникомъ. Дорога удобна для движенія.
М. Ланцхэ, 7 дв.	27	
М. Каудитунь, 7 дв.	28,5	Отъ м. Каудитунь до перевала Чинлинъ дорога имѣетъ восточное направленіе, отъ м. Лочаргоу дорога пролегаетъ по узкой пади. Грунтъ каменистый и нѣсколько затруднителенъ для движенія повозокъ. На 35 верстѣ отъ Гирина отходитъ дорога на м. Сашунъ.
М. Лочаргоу, 3 дв.	31	
М. Лончангоу, около 50 дв.	35—40	
Перевалъ Чинлинъ, 1 дв.	42	Подъемъ на перевалъ Чинлинъ около 1/2 вер., не крутъ, но камни, находящіеся на пути, сильно затрудняютъ движеніе повозокъ. Спускъ съ перевала довольно пологій, около 1 версты.
М. Хундауаза, 1 дв.	44,5	Съ перевала дорога пролегаетъ по узкой пади, покрытой мелкимъ

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
		лѣсомъ. Дорогу нѣсколько разъ пересѣкаетъ небольшой горный ручей съ твердымъ каменистымъ грунтомъ, ручей вездѣ проходимъ въ бродъ. Глубина его не болѣе одного фута.
М. Ямыкоу, 20 дв.	45,5—52	Дорога нѣсколько затруднительна на этомъ участкѣ, такъ какъ встрѣчающіеся здѣсь камни затрудняютъ движеніе повозокъ.
Пер. Хэйцилинъ, 2 дв.	52,5	Перевалъ Хэйцилинъ довольно пологій, дорога разработана сравнительно хорошо, такъ что движеніе обозовъ и легкой артиллеріи не встрѣтитъ затрудненій. Перевалъ покрытъ лѣсомъ. Подъемъ около 2 верстъ. Спускъ одна верста.
М. Хэйцигоу, 100 дв.	56—66	Съ перевала дорога вступаетъ въ долину ручья Хэйчин-хэ, впадающаго въ р. Лаба-хэ. Дорога на этомъ участкѣ хорошая. Броды черезъ ручей мелки и не представляютъ затрудненія для движенія — не болѣе одного фута. Скаты долины покрыты мелкимъ лѣсомъ и кустарникомъ. На этомъ участкѣ расположено значительное число фанзъ съ нѣсколькими постоялыми дворами.
		Общее направленіе дороги на сѣверо-востокъ и востокъ.
Скала Лазуй.	67	На 67 верстѣ дорога подходитъ къ утесу Лазуй и отъ него принимаетъ юго-восточное направленіе. У м. Хайченголадза дорога имѣетъ болотистый характеръ. Ручей Хейчин-хэ становится болѣе глубокимъ, берега его болотисты.
М. Хайченголадза, 3 дв.	68,5	
М. Лазуиза, 10 дв.	70,5	
М. Датунь, 7 дв.	71,5	Отъ м. Датунь отходятъ три дороги, одна на Лафаджанъ, вторая на Тіохо и третья на Удинтунь (Уртынь) къ Одунчену.
Чанзявопу, 10 дв.	75,5	
М. Тіохо, около 200 дв.	77,5	Отъ м. Датуня до Тіохо дорога идетъ по ровной мѣстности вдоль рѣчки Лаба-хэ. Дорога хорошая грунтъ твердый.
		Этотъ участокъ дороги также значительно населенъ, какъ и предыдущій. У м. Тіохо бродъ черезъ рѣку Лаба-хэ (Тіохо). Ширина рѣки въ этомъ пунктѣ около 20 саженъ, бродъ глубиною два фута. Дно песчаное, теченіе около 4 футовъ въ секунду.

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
		Въ мѣстности Тіохо имѣется импань, принадлежащая Шанхайской торговой фирмѣ. Импань окружена тремя стѣнами съ 5 башнями и представляетъ надежное прикрытіе для маленькаго отряда. Взять ее возможно только съ помощью артиллеріи. Къ западу отъ мѣстечка Тіохо имѣется позиція на корпусъ, фронтомъ на востокъ. Позиція командуетъ надъ окружающей мѣстностью. Недостатокъ позиціи — путь отступленія одинъ и отходитъ отъ лѣваго фланга.
		II-й участокъ. Датунь—Тагудяза 8 вер.
М. Датунь, 7 дв.		Дорога пролегаетъ вдоль рѣчки Лоба-хэ по долинѣ около 3 верстъ шириною. Грунтъ—твердый суглинокъ. Для движенія повозокъ доступна.
М. Кіюута, 100 дв.	2	
М. Сяолазагоу, 30 дв.	6	Бродъ у м. Сяолазагоу нѣсколько затруднитъ движеніе обозовъ и артиллеріи, вслѣдствіе болотистости береговъ ручья. Необходимъ здѣсь мостъ.
М. Тагудяза, около 50 дв.	8	Этотъ участокъ дороги соединяетъ два тракта на Гиринъ изъ Омосо и Одунчена.
		Заключеніе.
		Участокъ Гиринъ—Одунченъ по своимъ свойствамъ доступенъ для движенія всѣхъ родовъ оружія. Необходимо только разработать перевалы и устроить въ нѣкоторыхъ мѣстахъ мосты черезъ ручьи. Для небольшого отряда, не болѣе бригады пѣхоты съ кавалерійскимъ полкомъ и артиллеріей, продовольствія и фуража хватитъ на время движенія отряда. Въ случаѣ же движенія значительныхъ силъ необходимо озаботиться о подвозѣ запасовъ съ Сунгари черезъ Сашунъ къ Тіохо и къ Лончангоу. Позиціи фронтомъ на востокъ имѣются на этомъ пути. Въ случаѣ же отступленія отъ

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
		Одунчёна къ Гирину возможно на перевалахъ сдерживать малыми силами напоръ значительнаго противника.
		III-й участокъ. Тіохо—Одунченъ 116 вер.
Тіохо.		Дорога отъ Тіохо до Удинтуня пролегаетъ по населенной мѣстности. Дорога хорошо накатана. Грунтъ — суглинокъ. Направленіе дороги на востокъ.
Сяопадьаза, 15 дв.	2	Отъ Удинтуня до фанзъ Лоугуайза дорога идетъ вдоль болотистаго ручья, впадающаго въ р. Тіо-хэ. Дорога удобна для движенія трехъ родовъ оружія и обозовъ. Направленіе дороги на юго-востокъ. Дорога пролегаетъ по скату лощины. Населенные пункты встрѣчаются рѣже. Жители не такъ зажиточны, какъ на предыдущихъ участкахъ. Не доходя фанзъ Лоугуайза, дорога переходитъ въ тропу, которая до небольшого безымяннаго перевала доступна вполнѣ для движенія трехъ родовъ оружія и обозовъ. Тропа на этомъ участкѣ идетъ вдоль сѣвернаго ската лощины и только въ немногихъ мѣстахъ имѣетъ болотистый характеръ. Отъ безымяннаго перевала до перевала Чилинъ болотистые участки тропы встрѣчаются чаще, дорога дѣлается трудно проходимой для обозовъ и артиллеріи, а передъ самымъ переваломъ имѣется болото, покрытое буреломомъ и камнями, которое еле доступно для пѣхоты, а для коней движеніе по этому участку сопряжено съ рискомъ поломать ноги. Отъ безымяннаго перевала дорога вступаетъ въ тайгу, покрытую лѣсомъ.
Падьаза, 20 дв.	4	
Уртынъ (Удинтунь), 30 дв.	10	
Улингоу, 30 дв.	15,5	
М. Лоугуайза, 20 дв.	19—22	
Ф. Челенда, 1 дв.	29	
Пер. Чинлинъ, 2 дв.	34	Подъемъ на перевалъ Чинлинъ пологій, около 2 верстъ, спускъ крутой, не болѣе одной версты. За переваломъ Чинлинъ до дер. Холмихова фанзъ нѣтъ, имѣются только на разстояніи 10 верстъ постоялые дворы съ скуднымъ запасомъ про-
Пос. д. Чинлиндія, 1 дв.	35	

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
Пос. Чанчагуа, 1 дв.	39,5	довольствія. Отъ перевала Чинлина до разрушенной фанзы дорога пролегаетъ по тайгѣ съ болотистой почвой. Движеніе на этомъ участкѣ надо считать въ лѣтнее время невозможнымъ для войскъ. Сплошной буреломъ, крайне вязкая почва, отсутствіе продовольствія для отряда дѣлаютъ невозможнымъ движеніе. Особенно недоступенъ участокъ у пост. дв. Дасахэ и за Вейхулинскимъ переваломъ, гдѣ сплошное болото прекращаетъ движеніе. По словамъ китайцевъ, эта тропа приспособлена къ зимнему времени, когда болота замерзнутъ, тогда весьма вѣроятно китайцы и пользуются этимъ путемъ, на что указываютъ находящіеся здѣсь постоялые дворы.
Пос. д. Сяосахэ, 1 дв.	48	
Мадіаза, 1 дв.	57	
Пер. Вейхулинъ.	66	На 66 верстѣ находится небольшой перевалъ Вейхулинъ, съ незначительнымъ подъемомъ и спускомъ. За переваломъ Вейхулинъ тропа выходитъ изъ тайги и идетъ по сплошному торфяному болоту, покрытому на ½ фута водой. Движеніе по этому участку опасно, такъ какъ встрѣчаются открытыя окна. Торфяной слой не толстъ и еле выдерживаетъ тяжесть лошади.
Вейхулинъ.	68	
Фанза.	75	
М. Холмихоза, 4 дв.	82	Въ окрестности пос. дв. Дасахэ встрѣчаются въ ручьяхъ, впадающихъ въ р. Даса-хэ, слѣды золота.
М. Ченчо, 2 дв.	87,5	Отъ разрушенной фанзы до м. Ченчанъ дорога идетъ вдоль ручья Хуанми-хэ, отъ м. Холмихоза тропа вновь переходитъ въ колесную дорогу.
М. Ченчанъ, 30 дв.	89—96	Движеніе на этомъ участкѣ возможно для трехъ родовъ оружія и обозовъ, хотя мѣстами дорога пересѣкается болотистыми ручьями, черезъ которые надо устроить мосты и гати.
М. Чулинзгоу, 3 дв.	97	Общее направленіе дороги на востокъ. Долина ручья Хуанми-хэ широкая, до 3 верстъ и только мѣстами покрыта рѣдкимъ лѣсомъ и кустарникомъ.
Камбакхэ, 30 дв.	99	Отъ мѣстечка Ченчанъ дорога

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
		принимаетъ южное направленіе, пролегаетъ по небольшимъ холмамъ и оврагамъ. Грунтъ дороги—суглинокъ, дорога хорошо накатана. Отъ м. Ченчанъ мѣстность становится болѣе населенной, фанзы встрѣчаются группами и среди нихъ попадаются богатыя фанзы съ мельницами и значительными запасами продовольствія.
М. Хайденза, 2 дв.	105	Въ двухъ верстахъ къ сѣверу отъ м. Хайденза находится позиція, фронтомъ на югъ, для небольшого отряда.
Г. Одунченъ, 500 дв.	116	У м. Хайденза дорога выходитъ на большую трактовую дорогу Омосо—Одунченъ.
		Заключеніе.
		Второй участокъ пути отъ Тіохо къ Одунчену, вслѣдствіе непроходимости въ средней своей части не можетъ быть разсматриваемъ какъ сплошной путь для движенія отряда. Участокъ, прилегающій къ Одунчену, можетъ быть использованъ, какъ дорога для движенія бокового отряда.
		Въ зимнее время, движеніе по означенной дорогѣ возможно, но, въ виду отсутствія мѣстныхъ средствъ въ средней части участка, необходимо будетъ озаботиться о фуражѣ и продовольствіи. Участокъ, прилегающій къ Одунчену, имѣетъ достаточно запасовъ продовольствія для небольшого отряда.
		На этомъ участкѣ имѣется хорошая позиція у м. Тіохо. Эта позиція описана отдѣльно.

МАРШРУТЪ № 8.

Омосо—Одунченъ (56 верстъ) *).

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
Омосо, 150 дв.		Дорога на Одунченъ отходитъ отъ восточной окраины городка Омосо и у самаго города проходитъ черезъ бродъ р. Тун-хэ.
Дер. Цулудоха, 12 дв.	5	Рѣка въ этомъ мѣстѣ шириной около 15 саж., теченіе быстрое около 5 фут. въ секунду, дно твердое, песчаное. Глубина брода въ августѣ мѣсяцѣ около 2 футовъ.
Дер. Хэцзятунь, 3 дв.	14	Отъ брода дорога поворачиваетъ круто на югъ и идетъ до дер. Цулудоха вдоль ручья Джарда-хэ. Дорога имѣетъ болотистый характеръ, хотя грунтъ дороги достаточно твердый, такъ что не встрѣтится препятствій для движенія всѣхъ родовъ оружія и обозовъ. У дер. Цулудоха дорога пересѣкаетъ рѣчку Джарда-хэ. Бродъ глубиною около 2½ футовъ. Дно твердое, теченіе 4 фута въ секунду. Ширина рѣки около 15 саж. Далѣе дорога, сохраняя свой болотистый характеръ, пересѣкаетъ два небольшіе ручья и идетъ на небольшой перевалъ. Подъемъ на перевалъ незначительный, спускъ нѣсколько круче. Дорога на этомъ участкѣ вполнѣ доступна для движенія артиллеріи и обозовъ. Отъ перевала отходятъ на Одунченъ двѣ дороги: одна проходима для артиллеріи и обозовъ только зимою и поздней осенью, другая дорога идетъ вдоль окраины небольшой возвышенности на дер. Хэцзятунь и Сундячендза. Дорога эта доступна для движенія всѣхъ родовъ оружія. Грунтъ—суглинокъ. Отъ мѣстечка Хыйсетхэ дорога идетъ вдоль небольшого ручья и вполнѣ удобна для движенія пово-
Дер. Сундячендза, 10 дв.	15,5	
Дер. Хыйсетхэ, 100 дворовъ.	16,5—20	
Дер. Шахуэйдза, 15 дворовъ.	30	
Дер. Лыфынчіа, 12 дв.	35	
М. Хондохоза, 60 дв.	38	
Дер. Хыйденза.	45	
М. Ліоеманденза, 20 дворовъ.	47—49	

*) Развѣдка 1905 г.

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
Ф. Ліуоходза.	50	зокъ. Отъ дер. Хыйсетхэ начинается подъемъ на перевалъ. Подъемъ и спускъ перевала пологіе, грунтъ твердый, такъ что не встрѣтится препятствій для движенія на этомъ участкѣ повозокъ.
Гор. Одунченъ, 500 дворовъ.	56	Весь пройденный путь до дер. Шахуэйдза заселенъ сравнительно слабо. Населеніе сосредоточилось только въ окрестностяхъ Омосо и въ раіонѣ дер. Хыйсетхэ. Въ остальномъ раіонѣ населеніе крайне незначительно. Отъ деревни Шахуэйдза дорога идетъ по склону небольшихъ холмовъ и доступна для движенія обозовъ и артиллеріи. У дер. Лыфанчіа дорога переходитъ два раза черезъ болотистый ручей. Бродъ неглубокъ, не болѣе 1½ фут. Дно твердое, но, въ виду вязкости береговъ, полагалось бы необходимымъ для удобства движенія обозовъ и артиллеріи устроить мосты и гать. Отъ деревни Лыфанчіа дорога идетъ по небольшимъ возвышенностямъ. Въ 4 верстахъ къ югу отъ м. Хондохоза находится небольшой перевалъ, покрытый мелкимъ лѣсомъ. Подъемъ и спускъ незначительны, хотя при движеніи обозовъ и артиллеріи необходимо будетъ облегчать повозки, такъ какъ скаты перевала довольно круты. На этомъ перевалѣ имѣется хорошая позиція на небольшой отрядъ, фронтомъ на югъ. Обстрѣлъ съ позиціи значительный. Отъ перевала до деревни Хыйденза дорога пролегаетъ по болотистому участку; движеніе обозовъ и артиллеріи затруднительно. Грунтъ — болотистый черноземъ. Для приведенія дороги въ удовлетворительное состояніе необходимо устроить гать. Отъ деревни Хыйденза дорога идетъ по невысокому плоскогорію. Грунтъ дороги твердый, дорога довольно широка, болѣе 2 саж. Движеніе повозокъ на этомъ участкѣ

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
		не встрѣтитъ затрудненій, только у мѣстечка Ліоеманденза небольшой болотистый ручей дѣлаетъ дорогу въ этомъ пунктѣ тяжелой для движенія. Не доходя 6 верстъ до Одунчена, дорога пересѣкаетъ небольшой ручей, черезъ который устроенъ мостъ, нуждающійся въ капитальномъ ремонтѣ. Въ двухъ верстахъ отъ Одунчена находится мостъ черезъ ручей. Мостъ въ удовлетворительномъ состояніи. По мѣрѣ приближенія къ Одунчену населеніе становится гуще, фанзы попадаются чаще и онѣ болѣе богаты. Весь путь Омосо—Одунченъ пролегаетъ по мѣстности открытой, лѣсовъ почти нѣтъ, кусты попадаются незначительными группами по склонамъ холмовъ.
		Заключеніе.
		Дорога Омосо—Одунченъ на протяженіи 56 верстъ вполнѣ доступна для движенія всѣхъ родовъ оружія и обозовъ. Мѣстами, гдѣ дорога пролегаетъ по болотистымъ впадинамъ, движеніе затруднительно. При движеніи отряда необходимо будетъ озаботиться объ исправленіи болотистыхъ участковъ. Перевалы незначительны и не составляютъ препятствій для движенія. Населеніе пунктовъ хотя и мало, но при движеніи отряда, даже значительнаго, запасовъ фуража и продовольствія въ Омосо и Одунченѣ хватитъ на время пребыванія отряда въ этомъ раіонѣ, необходимо будетъ только озаботиться о доставкѣ запасовъ въ окрестности деревни Шахуэйдза (на полупути отъ Омосо—Одунченъ).
		Позиціи для незначительныхъ отрядовъ имѣются на перевалѣ у деревни Хэцзятунь (фронтомъ на югъ) и на перевалѣ у деревни Хондохоза.

МАРШРУТЪ № 9.

Гор. Одунченъ—Діяпигоу (Чапигоу) (157 верстъ).

Напменованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
Г. Одунченъ, 500 дв.		Дорога отъ гор. Одунчена къ мѣстечку Діяпигоу, на первыхъ 24 верстахъ, сохраняетъ южное направленіе, при выходѣ изъ города Одунчена дорога пролегаетъ по Одунченской котловинѣ и у деревни Тасытухо, въ 4 верстахъ къ югу отъ города, подходитъ къ рѣкѣ Мудадзяну. Грунтъ дороги на этомъ участкѣ глинистый. Въ дождливое время почва растворяется, что затрудняетъ нѣсколько движеніе артиллеріи и обозовъ. Черезъ наиболѣе трудно проходимые участки пути устроены мосты и гати. Ширина дороги до 3 саженъ. Подходя къ дер. Тасытухо, грунтъ дороги становится болотистымъ, дорога все время идетъ вдоль лѣваго берега рѣки Мудадзяна, многочисленные горные ручьи, впадающіе въ рѣку, сильно затрудняютъ движеніе артиллеріи и обозовъ; черезъ наиболѣе трудно проходимые участки устроены мосты (сильно нуждающіеся въ ремонтѣ) и гати. На 12 верстѣ отъ города въ мѣстности Тасытухо у кумирни дорога наиболѣе плоха, несмотря на гать длиною до 1 версты. Ширина дороги на этомъ участкѣ уменьшается до одной сажени. Въ періодъ дождей нѣкоторые участки дороги, вслѣдствіе разлитія рѣки Мудадзяна, находятся подъ водой, и поэтому движеніе по нимъ возможно только съ проводниками изъ мѣстныхъ жителей. Въ общемъ участокъ пути отъ города Одунчена до м. Хониходза можно считать затруднительнымъ для движенія артиллеріи и обоза и только на тѣхъ участкахъ, гдѣ дорога идетъ по косогорамъ
Д. Куантхейза, 40 дв., 4 кол.	3	
Д. Тасытухо 1, 7 дв.	4	
М. Тасытухо 2, 25 дв., 4 кол.	5—15	

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
		она можетъ считаться удовлетворительной.
М. Хониходза, 40 дв., 20 кол.	18—28	До м. Хониходза мѣстность довольно густо населена, фанзы и деревни попадаются часто. Населеніе довольно густое, но не зажиточное, хлѣба и фуража на этомъ участкѣ для сравнительно небольшого отряда достать можно. Отъ м. Хониходза до м. Маха дорога входитъ въ узкую долину рѣки Мудадзяна. Дорога принимаетъ юго-западное направленіе, сохраняя тотъ же болотистый характеръ. Только отходя верстъ 5 отъ м. Хониходза, дорога переходитъ на косогоры и сравнительно годна для движенія артилеріи и обозовъ. Не доходя 3 верстъ
М. Тунфинтань, 18 дв., 7 кол.	29—35	до м. Маха, дорога переходитъ черезъ два брода рѣки Мудадзяна на ея правый берегъ. Броды не глубоки, около 2 фут., ширина рѣки въ этомъ пунктѣ около 10—15 саженъ, теченіе 5 футовъ въ секунду. Начиная отъ м. Хониходза, мѣстность населена болѣе слабо, хотя и встрѣчается много отдѣльныхъ фанзъ, но онѣ поражаютъ своей бѣдностью. Населеніе крайне немногочисленно.
М. Маха, 20 дв., 11 кол.	36—48	Отъ м. Маха дорога до разрушенныхъ фанзъ на 64-й верстѣ принимаетъ западное направленіе. Начиная отъ м. Маха, дорога переходитъ въ тропу, еле доступную для движенія даже кавалеріи, въ лѣтнюю пору до разрушенныхъ фанзъ тропа идетъ по узкому болотистому ущелью рѣки Мудадзяна, переходя то на правый, то на лѣвый берегъ рѣки. Ширина рѣки на этомъ участкѣ уменьшается до 3 саж. Дно рѣки каменистое, глубина бродовъ 2—3 фут. Этотъ участокъ пути, не считая нѣсколькихъ фанзъ, можно считать совсѣмъ не населеннымъ. Для отряда даже незначительнаго фуража и хлѣба не достать.

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
М. Маортань.	50—60	Отъ разрушенной фанзы до м. Люсуходза тропа принимаетъ юго-западное направленіе, болотистый характеръ тропы теряется, но зато тропа вступаетъ въ тайгу. Движеніе на этомъ участкѣ становится почти невозможнымъ, даже для кавалеріи. Громадные камни, ямы, буреломъ, корни деревьевъ—все это представляетъ сильное затрудненіе для движенія. Населеніе отсутствуетъ совсѣмъ. На 75-й верстѣ лежитъ значительный перевалъ Мудалинъ. Подъемъ его помимо встрѣчаемыхъ затрудненій на пути довольно крутъ.
Разрушенныя фанзы.	61—67	
Разрушенная фанза.	74	
Мудалинскій перевалъ.	75	
Разрушенная фанза.	86	
М. Люсуходза, 10 дв., 4 кол.	94—98	Величина подъема около 8 верстъ, спускъ 2 версты. За этимъ перевалomъ находится другой, менѣе значительный. Спускъ со второго перевала около 4 верстъ. Не доходя 5 верстъ до казармы (импани Люсуходза), тропа изъ тайги выходитъ въ долину рѣки Фуэръ-хэ. По выходѣ изъ тайги тропа нѣсколько доступна для движенія кавалеріи. Отъ импани Люсуходза отходитъ тропа къ мѣстности Тасахэ черезъ Фуллинскій перевалъ.
Тоуеза, 1 дв.	102	
Хониходза, 1 дв.	104	Отъ импани Люсуходза до фанзы Тоуеза тропа идетъ вдоль рѣки Фуэръ-хэ и носитъ характеръ порядочной грунтовой дороги. Отъ фанзы Тоуеза дорога, нѣсколько разъ переходя черезъ рѣку, входитъ въ узкую лощину, покрытую густымъ дѣвственнымъ лѣсомъ. Отъ фанзы Хониходза отходитъ дорога въ сѣверо-западномъ направленіи къ селенію Шидоходза черезъ три перевала (тропа эта пройдена генеральнаго штаба капитаномъ Аузаномъ, въ августѣ 1905 года).
Дорога на Шидоходзу.	106	
Хониходза, 1 дв.	107	
Перевалъ Хониходзалинскій или Холмихозалинскій.	122	Не доходя 7 верстъ до Холмихозалинскаго (Хониходзалинскаго) перевала на 122-й верстѣ отъ Одунчена, начинается подъемъ на перевалъ, характеръ тропы на этомъ участкѣ такой же, какъ и въ окрестностяхъ Муданлинскаго перевала, т. е. движеніе кавалеріи крайне за-

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
		труднительно по мѣстнымъ условіямъ. Спускъ съ перевала около 12 вер. также весьма затруднителенъ для движенія.
М. Кіибе (Тимбе) 8 дв.	136—139	На 136-й верстѣ отъ гор. Одунчена тропа выходитъ изъ тайги и подходитъ къ рѣкѣ Тіимбе-хэ (Кіибе-хэ), сохраняя на всемъ протяженіи юго-западное направленіе. Мѣстность на всемъ участкѣ пути не населена; фанзъ, за исключеніемъ мѣстности Люсуходза, не встрѣчается. По выходѣ изъ тайги дорога идетъ вдоль лѣваго берега рѣки Тимбе-хэ по довольно крутому скату, поросшему мелкимъ кустарникомъ; дорога принимаетъ западное направленіе. Отъ мѣстности Кіибе отходитъ тропа на югъ къ рѣкѣ Таса-хэ. По рѣкѣ дорога идетъ вдоль золотыхъ пріисковъ во владѣніяхъ князя Ханденъ-Гю, владѣнія котораго начинаются отъ Холмихозалинскаго перевала. На участкѣ отъ мѣстности Кіибе до селенія Діяпигоу дорога обработана и пригодна для движенія трехъ родовъ оружія и обозовъ.
Діяпигоускій перевалъ.	154	Отъ отдѣльной импани начинается некрутой подъемъ на Діяпигоускій перевалъ. Подъемъ около 6 верстъ, дорога на перевалѣ хорошая, такъ что движеніе черезъ него не встрѣтитъ затрудненій. Спускъ съ перевала около 3 верстъ не крутъ, дорога также обработана. На Діяпигоускомъ перевалѣ имѣется великолѣпная позиція, фронтомъ на западъ, для небольшого отряда. Спускъ перевала подходитъ къ мѣстечку Діяпигоу.
Сел. Діяпигоу, 150 дв., 2,000 жит., 40 кол.	157	Селеніе Діяпигоу съ населеніемъ около 2,000 человѣкъ представляетъ центръ управленія золотыми пріисками во владѣніяхъ князя Ханденъ-Гю, главнаго владѣтеля обширныхъ земель, простирающихся отъ рѣки Сунгари (сел. Тіинза—Делинго-коуза

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
		до Китасо), Тасса-хэ и Холмихозалинскаго перевала Въ самомъ селѣ Діяпигоу работаютъ двѣ акціонерныхъ китайскихъ золотопромышленныхъ компаніи съ 1,000 рабочими. Компаніямъ принадлежатъ почти всѣ фабричныя постройки, машины и прочій инвентарь. Князь Ханденъ-Гю состоитъ однимъ изъ главныхъ участниковъ одной изъ компаній. Въ селѣ Діяпигоу живетъ также китайскій чиновникъ отъ Пекинскаго двора, контролирующій добычу золота. Въ настоящее время добыча золота въ селѣ Діяпигоу упала и не превосходитъ 5 золотниковъ въ день. Въ селѣ Діяпигоу находится шахта до 1 версты длиною, нынѣ дѣйствующая, остальныя, менѣе длинныя, уже брошены за истощеніемъ золотоносныхъ жилъ. Общее наблюденіе за порядкомъ въ селеніи Діяпигоу возложено на дядю Ханденъ-Гю, Ханъ-Жень-Сяна, у котораго для этой цѣли находится до 200 солдатъ, вполнѣ дисциплинированныхъ и вооруженныхъ ружьями системъ Винчестера и Пибоди. Самъ князь Ханденъ-Гю живетъ на берегу Сунгари, на ханшинномъ заводѣ, у селенія Делинго-коуза. Весь путь отъ города Одунчена до Діяпигоу можно считать, по труднопроходимости нѣкоторыхъ участковъ, совершенно непригоднымъ для движенія 3-хъ родовъ оружія. Движеніе возможно съ трудомъ, только для пѣхоты и кавалеріи. Небольшой отрядъ, свыше одной роты пѣхоты или эскадрона кавалеріи, по причинѣ малой населенности, съ трудомъ найдетъ себѣ пропитаніе, въ особенности зимой.

МАРШРУТЪ № 10.

Кіибе (Тіинье)—Таса-хэ (103 версты).

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
М. Кіибе, 8 дв.	0—4	Отъ мѣстечка Кіибе по выходѣ изъ ущелья, ведущаго отъ Холмихозалинскаго перевала тропа раздѣляется на двѣ тропы, одна идетъ въ западномъ направленіи къ Діяпигоу, другая поворачиваетъ на востокъ къ мѣстечку Таса-хэ, слѣдуя первыя 22 версты вдоль рѣчки Кіибе-хэ. У фанзъ Кіибе тропа два раза переходитъ черезъ рѣчку, которая въ этомъ мѣстѣ шириной около 10—15 саж., глубина брода 2 фута, теченіе около 4 футовъ въ секунду, далѣе тропа идетъ по лѣвому берегу рѣчки, и, только не доходя фанзъ Гейнбекхуза, она дважды переходитъ черезъ рѣку, ширина которой увеличивается до 20 саж., дно каменистое, глубина брода 3 фута. Тропа до фанзы (постоялаго двора) Гейнбекхуза идетъ подъ крутымъ массивомъ, покрытымъ лѣсомъ, движеніе возможно только для кавалеріи, пѣхоты и вьючныхъ обозовъ. Грунтъ тропы каменистый. На 11-й верстѣ отъ м. Кіибе находится небольшой водопадъ.
Водопадъ.	9	
М. Тіозуйху, 4 дв.	11—16	
Гейнбекхуза, 3 дв.	20—22	У постоялаго двора Гейнбекхуза рѣчка Кіибе-хэ впадаетъ въ рѣку Эрдодзянъ, составляющій притокъ рѣки Сунгари. Рѣка Эрдодзянъ судоходна, по ней производится сплавъ лѣса въ гор. Гиринъ съ границъ Кореи. Отъ пост. дв. Гейнбекхуза до дер. Ченшегоу дорога идетъ вдоль праваго берега рѣки, при чемъ по выходѣ отъ пост. дв. Гейнбекхуза тропа высѣчена въ скалѣ на высотѣ 10 саженъ. Ширина тропы 2 фута, такъ что движеніе возможно только одиночнымъ людямъ и неосѣдланнымъ лошадямъ. Такой характеръ тропа
Эрдодзянъ, 2 дв.	24	
Сел. Днугоу, 3 дв.	26	
Сел. Ченшегоу, 2 дв.	27—28½	

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
		сохраняетъ на протяженіи 1/2 вер. Далѣе тропа до села Ченшегоу переходитъ въ довольно порядочную грунтовую дорогу. Населеніе на этомъ участкѣ крайне незначительно, фанзъ немного и онѣ крайне разбросаны, пропитанія и фуража можетъ хватить только для небольшого разъѣзда. Отъ села Ченшегоу тропа, вступая въ тайгу, поднимается на крутой перевалъ (1-й безымянный), подъемъ на перевалъ 4 версты, спускъ около 4 1/2 верстъ. За этимъ переваломъ слѣдуетъ другой, менѣе значительный, далѣе тропа выходитъ въ долину ручья (притока) Эрдзяна, у выхода изъ ущелья расположены фанзы Ланцехо. Тропа на этомъ участкѣ идетъ по тайгѣ и крайне плоха для движенія даже одиночныхъ всадниковъ; постоянные камни, болотистыя прогалины, буреломъ, кочки дѣлаютъ этотъ путь совершенно непригоднымъ для движенія отряда.
Первый безымянный перевалъ съ кумирней.	33	
М. Ланцехо.	46—48	У мѣстечка Ланцехо тропа подходитъ къ Эрдодзяну, не доходя до него 1 1/2 вер. Отъ мѣстечка Ланцехо до Хуангоу тропа идетъ по широкой лощинѣ и возможна для движенія.
М. Хуангоу, 3 дв.	49—51	У м. Хуангоу отходитъ на востокъ тропа къ дорогѣ, ведущей отъ города Одунчена къ мѣстности Таса-хэ.
Второй безымянный перевалъ.	54,5	Отъ мѣстечка Хуангоу тропа опять поднимается на крутой перевалъ (2-й безымянный). Подъемъ на перевалъ около 8 вер. Спускъ 6 верстъ.
Золотые пріиски.	63—66	На этомъ участкѣ тропа проходитъ по дѣвственному лѣсу, мѣстами по болотистой почвѣ. Камни, буреломъ, поваленныя деревья сильно затрудняютъ движеніе даже отдѣльныхъ всадниковъ и пѣхотинцевъ.
Караулъ Хавенгоу.	64	Спускаясь съ перевала, тропа идетъ до караула Хавенгоу вдоль ручья, въ которомъ производится добыча золота. Характеръ тропы на этомъ участкѣ улучшается, хотя движеніе

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
		повозокъ здѣсь совершается съ трудомъ. Постъ Хавенгоу представляетъ небольшую импань, обнесенную частоколомъ. Въ импани помѣщается до 40 солдатъ князя Ханденъ-Гю, наблюдающихъ за дѣятельностью на пріискахъ. Отъ импани Хавенгоу до фанзъ Ляндянкоу тропа идетъ вдоль праваго берега рѣки Фуэръ-хэ, въ нѣкоторомъ отъ нея разстояніи. Тропа идетъ по небольшимъ высотамъ, покрытымъ рѣдкимъ лѣсомъ, направленіе тропы на востокъ.
М. Ляндянкоу 4 дв.	79—82	Отъ фанзы Ляндянкоу тропа переходитъ на лѣвый берегъ р. Фуэръ-хэ. Бродовъ на этомъ мѣстѣ нѣтъ.
М. Люлюкоу.	83—85	Лошади должны переправляться вплавь. Ширина рѣки около 25 саженъ, теченіе 5 футовъ въ секунду, начиная отъ фанзъ Ляндянкоу, тропа пролегаетъ по болѣе населенной мѣстности; фанзы начинаютъ встрѣчаться въ большомъ числѣ. Населеніе становится болѣе зажиточнымъ. Среди населенія встрѣчается много корейскихъ семействъ, эмигрирующихъ съ границъ въ Нанганскій раіонъ. Для небольшого отряда продовольствія и фуража въ долинѣ рѣки Фуэръ-хэ хватитъ вполнѣ.
М. Сытчаза, 4 дв.	86—95	Тропа отъ селенія Сытчаза до мѣстности Тасахэ идетъ по открытой долинѣ рѣки по небольшимъ холмамъ и вполнѣ годна для движенія всѣхъ 3-хъ родовъ оружія.
М. Тасахэ, 30 дв.	98—103	Мѣстность Тасахэ обилуетъ небольшими золотыми пріисками, хотя многіе изъ нихъ теперь заброшены за истощеніемъ золота. Въ мѣстности Тасахэ имѣется также караулъ китайскихъ солдатъ, наблюдающихъ за работой. Отъ мѣст. Сытчаза отходитъ на сѣверъ тропа на Одунченъ. Въ общемъ путь отъ Кіибе до Тасахэ, вслѣдствіе труднодоступности нѣкоторыхъ участковъ можетъ считаться непроходимымъ для дви-

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
		женія 3-хъ родовъ оружія и повозокъ. Недостатокъ продовольствія также затруднитъ движеніе большого отряда. Небольшія пѣшія или конныя части могутъ свободно двигаться по этому пути. Позицій для боя на этомъ участкѣ не встрѣчалось.

МАРШРУТЪ № 11.

Нингута—Тайвагоуза на Нингутинско-Хунчунскомъ трактѣ (при впаденіи рѣки Сятунгоу въ рѣку Раи-хэ). Протяженіе 123 версты *).

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Примѣчаніе.
		Гор. Нингута расположенъ на лѣвомъ берегу рѣки Мудандзянъ. Переправа на правый берегъ на паромѣ, поднимающемъ до 25 всадниковъ или полевое орудіе съ запряжкой; паромъ движется не по канату, а имъ самостоятельно управляетъ одинъ человѣкъ, отталкиваясь шестомъ о дно. Размѣры рѣки: ширина около 80 саж., глубина 2—3 арш., дно—галька, теченіе медленное (въ обыкновенную воду). Перейдя на правый берегъ Мудандзяна, дорога пролегаетъ въ промежуткѣ между нимъ и р. Хама-хэ. Мѣстность ровная, открытая, населенная и сплошь воздѣланная. Грунтъ суглинистый; въ дожди грязь.	
Дер. Кангоуза, 30 дв.	7	Движеніе по дорогѣ большое. Ширина полотна 10—12 шаговъ, мѣстами окопана канавами. Дорогу сопровождаетъ телеграфная линія изъ Нингуты въ Хунчунъ, въ одинъ проводъ. На 2-хъ верстной картѣ 1906 г. эта линія не показана, такъ какъ проведена въ 1907 году.	
Дер. Сингуанди около 100 дв.	29	Большая деревня Сингуанди, около 100 дворовъ, съ большой кумирней, въ деревнѣ расположенъ военный постъ около 30 нижнихъ чиновъ (стар. формиров.). Отъ дер. Сингуанди начинается подъемъ на перевалъ.	

*) Развѣдка генеральнаго штаба полковника Тараканова 1910 г.

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Примѣчаніе.
		Перевалъ невысокій, подъемъ и спускъ пологіе. На перевалѣ и по косогорамъ дорога хорошо разработана. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ на скатахъ образовались отъ дождей рытвины, но легко поправимы.	
Д. Уйцгоу.	36	Названіе Уйцгоу присвоено собственно не деревнѣ, а цѣлому раіону, по всей долинѣ рѣчки того же названія. Въ непосредственной же близости къ дорогѣ расположено около 8 дворовъ. Хозяйства бѣдныя. Дорога на участкѣ отъ Нингуты до дер. Уйцгоу вполнѣ пригодна для движенія обозовъ и полевой артиллеріи. Движеніе по сторонамъ затруднено или запашками, или косогорами. Въ стороны безпрестанно отдѣляются полевыя проселочныя дороги, сѣть которыхъ въ раіонѣ очень густа. Ѣзда исключительно на тяжелыхъ китайскихъ арбахъ, въ которыя запрягаютъ до 7 лошадей, поэтому колеи очень глубоки. Отъ дер. Уйцгоу подъемъ на невысокій перевалъ. Дорога мѣстами камениста, мѣстами рытвины, но легко исправима.	
Дд. Гинканъ и Токоуза около 15 дв.	45	Отъ дер. Гинкана дорога пролегаетъ долиной р. Хансунгоу и далѣе долиной ея лѣваго притока вплоть до его истоковъ. Дорога много разъ переходитъ съ одного берега рѣки на другой. Рѣка горнаго характера, дно каменистое, броды въ малую воду $^3/_4$—1 арш., но въ высокую воду размѣры рѣки и быстрота теченія увеличиваются настолько, что движеніе по дорогѣ становится невозможнымъ. Въ виду отсутствія населенія, долина не воздѣлывается, сплошь поросла бурьяномъ выше роста человѣка, отчего	

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Примѣчаніе.
		движеніе внѣ полотна дороги очень трудно. Полотно дороги шириной шаговъ 5—6, ѣзды мало, дорога поросла травой.	
Дер. Сыдохеза, 2 дв.	53	Послѣ сворота отъ д. Удохеза долина сначала безлѣсная, послѣ же слѣдующаго сворота подъ прямымъ угломъ къ перевалу Ванлунгоу лѣсъ. Рѣчку дорога безпрестанно пересѣкаетъ, броды неглубокіе, каменистые; въ дожди подъемъ воды дѣлаетъ движеніе невозможнымъ. Дорога сильно испорчена, много каменистыхъ мѣстъ. Несмотря на эти затрудненія, артиллерія и обозы могутъ пройти.	
Перевалъ Ванлунгоу.	70	Отъ поста, гдѣ живетъ одинокій китаецъ, начинается подъемъ на перевалъ Ванлунгоу. Хребетъ Лаолинъ покрытъ лѣсомъ, подъемъ вначалѣ крутъ и очень каменистъ, камни размѣромъ до 1/2 арш. и болѣе, артиллерію и обозы можно протащить съ громаднымъ трудомъ. Далѣе подъемъ не крутой, но дорога большею частью идетъ въ узкой, каменистой траншеѣ, по которой сбѣгаетъ вода. Колесное движеніе очень затруднено. Самый перевалъ образуетъ плато, шириной болѣе версты. Почва болотистая, и потому почти на всемъ протяженіи устроена бревенчатая настилка, которая уже порядочно разрушилась. Въ двухъ мѣстахъ имѣются очень хорошіе бревенчатые мосты. Спускъ такого же характера какъ и подъемъ (т. е. траншея, камень и проч.). Въ общемъ перевалъ для движенія артиллеріи и обозовъ очень труденъ (не по крутости, а вслѣдствіе плохого качества дороги).	Хребетъ Лаолинъ — водораздѣлъ бассейновъ рр. Мудандзяна и Тумень-Улы.

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Примѣчаніе.
Кумирня.	72½	Кумирня большая, одинъ главный и болѣе 15 малыхъ идоловъ. При кумирнѣ хорошая фанза, гдѣ живутъ сторожа. Спускъ отъ кумирни въ долину пологій, каменистый, до поворота къ югу и далѣе версты на двѣ — узкая горная долина, сплошной густой лѣсъ, дорога нѣсколько разъ пересѣкаетъ горную рѣчку. Далѣе долина расширяется, становится открытой. Дорога принимаетъ видъ большой дороги, т. е. окопана канавами, ширина между ними шаговъ 10. Въ нѣсколькихъ мѣстахъ топко, въ дождливое время движеніе будетъ затруднено. Дер. Конжантунь разбросана, всего 15 дворовъ. Въ общемъ дорога на участкѣ отъ кумирни до дер. Конжантунь сносная, артиллерія и обозы пройдутъ безъ особыхъ затрудненій. Отъ Конжантуня дорога идетъ широкой открытой долиной; дорога хорошая.	
Дер. Конжантунь, 15 дворовъ.	84		
Дер. Лотолаза, 20 дв.	89	Дер. Лотолаза около 20 дворовъ, постъ китайскихъ солдатъ изъ войскъ стараго формированія, 30 чел. съ офицеромъ. Часть живетъ въ большой фанзѣ, офицеръ отдѣльно, остальные по дворамъ.	
Перевалъ Лачилинъ.	97	Отъ дер. Лотолаза до заворота на югъ къ перевалу Лачилинъ дорога хорошая. Подъемъ на перевалъ пологій, но очень каменистый, дорога сильно попорчена. Для прохода артиллеріи и обозовъ придется назначать рабочія команды. Вершина перевала — плоскогорье, рѣдкій лѣсъ, есть сильно заболоченныя мѣста. Спускъ пологій, менѣе каменистый чѣмъ подъемъ.	Передъ подъемомъ на перевалъ Лачилинъ отъ Хунчунскаго тракта отдѣляется дорога долиной р. Тунзо-хэ къ д. Санчагоу и далѣе долиной р. Гайхэ. Эта дорога снова выходитъ на трактъ у дер. Тайвангоза. На 10-верстн. картѣ
Перевалъ Тайпинлинъ.	111	Далѣе долиной дорога хорошая вплоть до перевала Тай-	

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Примѣчаніе.
		пинлинъ, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ есть болотистые участки. Долина съ открытымъ кругозоромъ, по склонамъ горы рѣдкій лѣсъ. Подъемъ на перевалъ Тайпинлинъ пологій, значительно менѣе каменистъ, чѣмъ предыдущіе два перевала, но дорога мѣстами сильно испорчена стокомъ воды. Въ самомъ началѣ спуска круто саженей на 40, далѣе полого, дорога такого же характера, какъ и при подъемѣ. Долина широкая съ очень рѣдкимъ лѣсомъ по склонамъ. Дорога хорошая.	изд. 1905 г. показано начало и конецъ этой дороги съ отмѣткой въ Санчагоу; не слѣдуетъ думать, что это г. Санчагоу (близъ ст. Полтавка); это лишь случайное сходство съ названіемъ вышена званной деревни Санчагоу.
Дер. Хаматанъ.	117	Далѣе дорога входитъ въ долину рѣки Хоу-хэ. Долина широкая, открытая, густо заселена, сплошь воздѣлана (Хаматанъ). Дорога хорошая.	Названіе Хаматанъ принадлежитъ цѣлому заселенному раіону по долинамъ рѣкъ Хоухэ и Чен-хэ.
Дер. Тайвангоза.	123	Бродъ черезъ рѣку Гай-хэ — глубокій, въ октябрѣ выше стремени; теченіе очень быстрое, ширина рѣки здѣсь саженей около 40. Вообще рѣка довольно значительная и, имѣя горный характеръ, легко подвержена подъемамъ воды и тогда становится недоступной для брода.	

Обслѣдованная часть Нингутинско-Хунчунскаго тракта отъ Нингуты до д. Тайвангоза представляетъ собою грунтовую дорогу, типа такъ называемыхъ большихъ дорогъ, какъ ее мѣстные жители — китайцы и называютъ. Видно, что въ свое время на сооруженіе ея было затрачено не мало труда: въ равнинныхъ участкахъ дорога окопана канавами, на перевалахъ были разработаны подъемы и спуски, на косогорахъ разработаны уступы, наконецъ на сильно заболоченныхъ участкахъ (какъ, напр., на перевалѣ Ванлунгоу) устроены бревенчатыя настилки. Но все это было въ прошломъ; теперь дорога, видимо, совсѣмъ не поддерживается, давно не было никакого ремонта, отчего канавы во многихъ мѣстахъ совершенно исчезли вслѣдствіе запашекъ или разлива дождями, на подъемахъ и спускахъ на перевалѣ также во многихъ мѣстахъ сильно испорчена: стокомъ воды образованы

рытвины и каменистыя мѣста; бревенчатыя настилки наполовину разрушены и т. п. Словомъ, трактъ уже не сохраняетъ вида большой дороги, а пріобрѣлъ видъ обыкновенной проселочной дороги, о которой никто не заботится, и потому тамъ, гдѣ почвенныя условія и рельефъ благопріятны—колесное движеніе безпрепятственно, въ гористыхъ же и заболоченныхъ раіонахъ дорога тяжела и условія движенія находятся въ зависимости отъ времени года и состоянія погоды.

Такая заброшенность тракта объясняется тѣмъ, что транзитное движеніе между Хунчуномъ и Нингутой теперь совершенно ничтожно. Это видно изъ того, что въ незаселенныхъ участкахъ дорога сплошь поросла травой, даже въ колеяхъ трава. Очевидно, съ проведеніемъ Китайской-Восточной желѣзной дороги большая часть товарнаго и пассажирскаго движенія перешла на нее.

Почти единственный типъ китайской повозки — тяжелая арба, которую грузятъ иногда пудовъ до 100 и болѣе, впрягая лошадей 6, при этомъ, такъ какъ весь этотъ грузъ приходится на 2 колеса, то колеи на всѣхъ китайскихъ дорогахъ очень глубоки (конечно, если грунтъ не каменистъ).

Дорогу сопровождаетъ телеграфная линія въ одинъ проводъ изъ Нингуты въ Хунчунъ. Эта линія существовала еще до 1900 года, затѣмъ во время китайскихъ безпорядковъ была разрушена, и снова возстановлена только въ 1907 году, отчего и не показана на 2-верстной картѣ 1906 года. На всемъ протяженіи пройденнаго пути отъ Нингуты до дер. Тайвангоза нѣтъ ни одной телеграфной станціи или поста; вѣроятно и далѣе до Хунчуна ихъ также нѣтъ.

Только на первыхъ 20 верстахъ отъ Нингуты дорога пролегаетъ по открытой равнинной мѣстности—широкой долинѣ Мудандзяна, на остальномъ же протяженіи дорога идетъ узкими долинами, переваливая изъ одной въ другую 5 разъ. Идя по дну долинъ, дорога безпрестанно пересѣкаетъ текущія въ нихъ рѣки, которыя, нося горный характеръ, при подъемѣ воды становятся серьезнымъ препятствіемъ для движенія и даже совсѣмъ его останавливаютъ. Мостовъ черезъ эти рѣки конечно нѣтъ, да ихъ бы все равно сносило каждый годъ, что можно предположить по тѣмъ опустошеніямъ, которыя производятся въ долинахъ въ высокую воду.

Несмотря однако на всѣ вышеперечисленныя трудности, рѣдкое движеніе по тракту все же существуетъ, при чемъ проѣзжающіе китайцы конечно не имѣютъ возможности производить какія-либо исправленія или починку пути. Изъ этого можно заключить, что если высылать впредь рабочія команды съ лопатами и кирками, то движеніе войскъ съ полевой артиллеріей и обозами по Хунчунскому тракту вполнѣ возможно, но съ нѣкоторыми замедленіями на трудныхъ участкахъ. Проточная вода въ изобиліи по всему пути; топливо также имѣется.

МАРШРУТЪ № 12.

(продолженіе)

отъ дер. Тайвангоза на Нингутинско-Хунчунскомъ трактѣ (расположенной на р. Гай-хэ), черезъ дер. Тафангоу, перевалъ Мяолинъ, деревни Татанза, Лохишань, гор. Санчагоу въ станицу Полтавку. Протяженіе 192 версты.

Населенные пункты и рубежи.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Примѣчаніе.
		Отъ д. Тайвангоза дорога идетъ долиной р. Сятунгоу. Ширина дороги 5—6 шаговъ, грунтъ твердый; долина открытая, по склонамъ рѣдкій лѣсъ. По всей долинѣ разбросаны отдѣльныя фанзы, хозяйства довольно зажиточныя, много разнаго хлѣба и скота. Въ 10 вер. отъ д. Хонкогоза квартируетъ въ спеціально выстроенной фанзѣ постъ китайскихъ солдатъ, 40 челов. при офицерѣ.	
Дер. Таншихеза.	22	До дер. Таншихезы дорога вполнѣ проѣзжая, далѣе же, въ виду отсутствія населенія, дорога все болѣе заросла травой, колесное движеніе производится видимо очень мало, но ходятъ пѣшкомъ, такъ какъ пѣшеходная тропа очень торная. На участкѣ отъ дер. Таншихеза до сворота къ перевалу Мяолинъ много сильно заболоченныхъ мѣстъ, такъ что даже въ самое сухое время года, въ октябрѣ, лошади сильно завязаютъ, тѣмъ не менѣе видны слѣды колеснаго движенія. Для прохода артиллеріи и обозовъ здѣсь придется производить серьезныя исправленія дороги (подсыпки земли, хворосту, укладка фашинъ и проч.).	
Пер. Мяолинъ.	37	Отъ сворота на перевалъ Мяолинъ (отмѣтка на картѣ 243) колесная дорога видимо	Показывать дорогу на этомъ участкѣ сплош-

Населенные пункты и рубежи.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Примѣчаніе.
		совсѣмъ заброшена, такъ какъ слѣды колей едва замѣтны. Китайцы ходятъ пѣшкомъ или ѣздятъ верхомъ. Вначалѣ дорога идетъ открытой долиной, по каменистому грунту, мѣстами попадаются топкія мѣста. Пройдя отъ сворота версты 2, дорога входитъ въ густой лиственный лѣсъ, которымъ покрыта вся долина. Здѣсь почва настолько болотиста, что даже верхомъ ѣхать безусловно нельзя, лошадь безъ всадника проваливается по брюхо. Такъ, вплоть до начала подъема на перевалъ. На подъемѣ совершенно сухо, нѣтъ камней, колесное движеніе возможно почти безъ всякихъ исправленій дороги. Спускъ съ перевала короткій и пологій, дорога хорошая на протяженіи менѣе версты. Далѣе снова отвратительная дорога: топь, корни, камни; движеніе пѣшкомъ съ лошадьми въ поводу крайне затруднительно. Но не доѣзжая около 5 вер. до постоялаго двора, дорога становится сухой, ровной, проѣзжей для колесныхъ повозокъ.	ной чертой, какъ это сдѣлано на 2-верстн. картѣ, ни въ какомъ случаѣ было нельзя. Это не болѣе, какъ трудная, вьючная тропа, и потому слѣдовало показать мелкой прерывчатой чертой.
Постоялый дворъ.	46	Отъ постоялаго двора до перевала 12 верстъ. Вьючная тропа пролегаетъ по долинамъ съ открытымъ кругозоромъ. Часто топкія и каменистыя мѣста. Перевалъ совсѣмъ пологій, невысокій. Послѣ спуска дорога улучшается и далѣе до деревни Чанчангоу вполнѣ доступна для колеснаго движенія. Лѣсъ только по склонамъ горъ, рѣдкій дубнякъ. Р. Та-Суйфунъ, въ раіонѣ Татенза, въ малую воду проходима въ бродъ, глубиной около аршина, теченіе быстрое, дно—галька. Долина р. Та-Суйфунъ въ	Это перевалъ черезъ водораздѣльный хребетъ бассейновъ рр. Тумень-Улы и Суйфуна.
Дер. Чанчангоу.	47		

Населенные пункты и рубежи.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Примѣчаніе.
		томъ мѣстѣ, гдѣ въ нее выходитъ описываемая дорога, имѣетъ ширину 2—3 версты, густо заселена, сплошь воздѣлана. Вся эта мѣстность носитъ названіе „Татенза", населена корейцами и китайцами, корейцы живутъ преимущественно въ д. Чанчангоу, причемъ корейскія фанзы расположены компактно, одна около другой, китайцы же живутъ разбросанно. Тропа отъ д. Татенза въ д. Лохишань пролегаетъ сплошь по горному раіону, топографическія свойства котораго обусловливаютъ направленіе тропы, а именно: хребты и скаты сухи, грунтъ твердый, но не каменистый, всѣ же почти безъ исключенія долины болотисты, топки, вслѣдствіе чего тропа пролегаетъ по хребтамъ, сѣдловинамъ и вдоль склоновъ, долины же пересѣкаетъ только лишь для перехода съ одного хребта на другой, при чемъ эти мѣста и составляютъ единственное препятствіе на тропѣ. Въ общемъ, тропа очень хорошаго качества, на всемъ протяженіи очень примѣтна и не имѣетъ боковыхъ отвѣтвленій, почему свободно можно идти безъ проводниковъ, но колесное движеніе по тропѣ, какихъ бы малыхъ размѣровъ ни была повозка—совершенно невозможно, по свойствамъ рельефа тропы. Мѣстами попадаются крутые подъемы и спуски, мѣстами (и довольно часто) тропа проходитъ по крутому косогору, образуя на немъ карнизъ менѣе аршина шириной. Характеръ раіона, по которому пролегаетъ тропа, одинаковъ на всемъ протяженіи; горы, покрытыя не густымъ	

Населенные пункты и рубежи.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Примѣчаніе.
		лѣсомъ дубнякомъ, дубъ средней величины; валежника совершенно нѣтъ, почему лѣсъ легко проходимъ. При отсутствіи листвы лѣсъ совершенно не мѣшаетъ кругозору, да и при листвѣ кругозоръ есть. Общее протяженіе тропы около 55 верстъ. Качества ея, какъ сказано, настолько хороши, что съ вьюками можно идти въ среднемъ 5 верстъ въ часъ. Чтобы приспособить ее къ колесному движенію, потребовались бы громадныя работы на нѣсколько лѣтъ. Кромѣ этой тропы есть еще другая, пролегающая параллельно описанной, но сѣвернѣе (показанная на 2-верстной картѣ). Но та тропа настолько плоха и трудна для движенія, что мѣстные жители ее совершенно оставили и перешли на описанную. Зимой, когда замерзаютъ долины, мѣстные жители сообщаются на саняхъ.	
Дер. Лохишань.	133	Отъ д. Лохишань до г. Санчагоу (52 вер.) колесная дорога идетъ долиной рѣки. Дорога вполнѣ проѣзжая для артиллеріи и обозовъ. Пролегаетъ на всемъ протяженіи по дну долины, и только въ нѣкоторыхъ болотистыхъ участкахъ проложена по скату долины, при чемъ въ этихъ мѣстахъ устроены уступы (карнизы шириной въ 6—7 шаговъ). Препятствіемъ для проѣзда можетъ быть самая рѣка, которую дорога пересѣкаетъ неоднократно. Рѣка горнаго характера, въ сухое время, при малой водѣ, повсюду проходима въ бродъ, но по опустошеніямъ, которыя она произво-	

Населенные пункты и рубежи.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Примѣчаніе.
		дить въ высокую воду, можно судить, что при подъемѣ воды движеніе по долинѣ невозможно. Долина вначалѣ узкая, далѣе постепенно уширяется. По мѣрѣ движенія къ г. Санчагоу населенность становится плотнѣе. На послѣднихъ 20-ти верстахъ долина сплошь воздѣлана, населеніе густое. По дну долины лѣса совсѣмъ нѣтъ; по склонамъ рѣдкій дубнякъ. Пограничная рѣка Ушагоу небольшихъ размѣровъ, переходима въ бродъ. Въ высокую воду брода нѣтъ.	
Гор. Санчагоу.	185	Отъ Санчагоу до Полтавки хорошая колесная дорога.	
Ст. Полтавка.	192		

Путь отъ д. Тайвангоза (на Нингутинско-Хунчунскомъ трактѣ) черезъ дд. Тафангоу, Татанза, Лохишань, гор. Санчагоу въ ст. Полтавку, какъ видно изъ маршрутнаго его описанія, весьма неодинаковъ на различныхъ участкахъ, а именно:

1) Отъ Хунчунскаго тракта, идя долиной р. Сятунгоу до р. Таншихеза, на протяженіи 22 верстъ, дорога хорошаго качества, допускающая движеніе всякаго рода колесныхъ повозокъ. Грунтъ въ долинѣ твердый. Препятствіемъ можетъ служить самая рѣка при подъемѣ воды, такъ какъ дорога пересѣкаетъ ее въ бродъ 7 разъ.

2) Отъ р. Таншихеза до д. Кхууза на протяженіи 108 в. вьючный путь. На первой половинѣ этого участка, отъ р. Таншихеза до р. Та-Суйфунъ (55 в.) видимо раньше ѣздили на колесахъ, и теперь кое-гдѣ сохранились слѣды колей; но въ виду крайне болотистой мѣстности, съ трудомъ проходимой въ нѣкоторыхъ мѣстахъ не только лошадьми, но и людьми, колесное движеніе лѣтомъ совершенно прекратилось. Зимой, когда болота замерзаютъ, колесныя повозки можно провести, дѣлая въ нѣкоторыхъ мѣстахъ исправленіе дороги рабочими командами; лѣтомъ же для перевоза колесныхъ повозокъ пришлось бы произвести предварительно очень серьезныя работы по проложенію гатей. Рельефы дороги не трудны.

Вторая половина участка, отъ р. Та-Суйфунъ до д. Кхууза, около

55 вер. представляетъ собою вьючную горную тропу хорошаго качества. Движеніе верхомъ и съ вьюками можетъ происходить безпрепятственно, но колесное движеніе—ни въ какомъ случаѣ (мѣстами крутые подъемы и спуски и движеніе по узкому карнизу вдоль крутыхъ склоновъ). По словамъ мѣстныхъ жителей, зимой ѣздятъ на саняхъ, прокладывая санный путь по долинамъ.

3) Отъ д. Кхууза до г. Санчагоу и далѣе до ст. Полтавки—колесная дорога, вполнѣ проѣзжая для полевой артиллеріи и обозовъ (62 в.); препятствіемъ явится рѣка при подъемѣ воды.

Выводъ: отъ Нингутинско-Хунчунскаго тракта въ Санчагоу—Полтавку возможно только вьючное движеніе. Колесное же движеніе невозможно.

Проточная вода и топливо есть повсюду; въ выборѣ бивачныхъ мѣстъ затрудненій не встрѣчается.

МАРШРУТЪ № 13.

Отъ ст. Эхо Восточной-Китайской желѣзной дороги до гор. Нингуты (33 версты) *).

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Примѣчаніе.
Ст. Эхо. Казармы 6 погр. Заамурскаго кон. полка (у желѣзнод. моста черезъ рѣку Мудандзянъ).	2	Названная дорога пролегаетъ долиной р. Мудандзяна: на протяженіи 24 верстъ по правому берегу рѣки и на 9 верстъ — по лѣвому. Долина вездѣ открытая, съ широкимъ кругозоромъ; по мѣрѣ движенія къ Нингутѣ все болѣе и болѣе заселена и воздѣлана. Отъ ст. Эхо дорога идетъ къ казармамъ 6 пограничнаго Заамурскаго коннаго полка, расположеннымъ у желѣзнодорожнаго моста черезъ рѣку Мудандзянъ на правомъ нагорномъ берегу. Дорога вполнѣ проѣзжая, съ хорошо накатаннымъ полотномъ. Отъ казармъ дорога пролегаетъ на протяженіи 3 верстъ по нагорному правому берегу долины Мудандзяна, далѣе она спускается въ долину притока Мудандзяна; спускъ не крутой, но узкій и мѣстами размытый дождями. Почва долины притока рыхлая, въ дожди сильная грязь. Рѣчка небольшая, бродъ мелкій. Далѣе мѣстность поднимается, дорога выходитъ на Санчагоу-Нингутинскій трактъ (такъ называемая Мандаринская), въ этомъ мѣстѣ расположено нѣсколько старыхъ китайскихъ укрѣпленій, имѣющихъ видъ большихъ редутовъ четырехугольной формы, съ наружными рвами. Укрѣпленія за-	Грунтъ дороги песчано-глинистый, въ дожди почва сильно разрыхляется и размалывается тяжелыми китайскими арбами. Вообще дорога равнинно-грунтовая, т. е. въ сухое время вполнѣ проѣзжая для обозовъ и полевой артиллеріи, въ длинный же дождливый періодъ становится непомѣрно тяжелой для движенія. Въ выборѣ мѣстъ для большихъ приваловъ и ночлеговъ затрудненій нѣтъ.

*) Развѣдки генеральнаго штаба полковника Татаринова, 1910 года.

Наименованіе пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	ОПИСАНІЕ ПУТИ	Примѣчаніе.
		росли травой и бурьяномъ, мѣстами осыпались. Мандаринская дорога имѣетъ ширину полотна 10—12 шаг., окопана канавами.	
Д. Туаньшаньза около 20 дв.	14	Рѣчка Туаньшаньза, ширина и глубина незначительныя, но долина въ дожди сильно разрыхляется. Далѣе мѣстность снова повышается, спускаясь къ слѣдующей рѣчкѣ Хунчинхо; эта рѣчка также совсѣмъ незначительна, шириной всего нѣсколько шаговъ, но черезъ нее имѣется каменный арочный мостъ.	
Дер. Хуншихо, 8 дв.	22	Спускъ къ р. Мудандзяну разработанъ. У спуска кумирня. Переправа на шаландѣ, которой управляетъ всего одинъ китаецъ отталкиваясь шестомъ. Ширина рѣки около 80 саж., глубина въ малую воду аршина 2—3, теченіе слабое. По рѣкѣ сплавъ отъ Нингуты на шаландахъ. Перевозочный паромъ поднимаетъ одновременно около 25 всадниковъ. Можно установить полевое орудіе съ запряжкой.	
Нингута.	33	На высотахъ у переправы позиція, протяженіемъ до 2 вер. фронтомъ къ Нингутѣ; ее же можно занять и фронтомъ на сѣверъ, но тылъ будетъ примкнутъ къ рѣкѣ. Отъ переправы до Нингуты (9 вер.) дорога пролегаетъ по равнинной, сплошь воздѣланной мѣстности, густо заселенной. Имѣется нѣсколько деревянныхъ мостовъ черезъ ручьи, образуемые дождями, въ сухое же время ручьевъ нѣтъ и ѣздятъ въ обходъ мостовъ.	

МАРШРУТЪ № 14.

Отъ г. Тунгинчина черезъ дд. Куанчендзы—Суньегоу—Куандядянъ—Тунгоуганцза къ г. Одунчену пролегаетъ грунтовая дорога, мѣстами переходящая въ тропу, а мѣстами проходящая по обломкамъ скалъ, общимъ протяженіемъ въ 145 верстъ.

I. Отъ гор. Тунгинчина до г. Або-Хедза (въ 10 верстахъ) дорога идетъ по открытой мѣстности; къ д. Хыхьягоу (17 верстъ) по лѣвому берегу долины р. Або-хедза-хэ. Отъ дер. Хыхьягоу дорога пересѣкаетъ рѣку Або-хедза, переходитъ на правый берегъ долины этой рѣчки, входитъ въ узкую долину, по которой и подымается на перевалъ Та-ла-лоѣ-линъ.

II. Отъ перваго перевала до дер. Суньегоу (всего на протяженіи 33 верстъ) дорога идетъ исключительно по лѣсной, закрытой и совершенно не заселенной мѣстности, то пересѣкая горные хребты, то проходя по болотистымъ бокамъ долинъ лѣсныхъ рѣчекъ.

III. Отъ дер. Суньегоу (отстоящей отъ гор. Тунгинчина въ 53 верстахъ) дорога мѣняетъ общее направленіе на болѣе западное и, проходя по населенному раіону около озера Нанхутунъ (на 12 верстахъ протяженія дороги—6 довольно большихъ деревень, раскинутыхъ отдѣльными фанзами), пересѣкаетъ цѣлый рядъ поперечныхъ долинъ, нерѣдко съ болотистыми ручьями въ нихъ, и рядъ крутыхъ и узкихъ хребтовъ, покрытыхъ лиственнымъ лѣсомъ; около дер. Хоубей (отстоящей отъ Суньегоу въ 34 верстахъ) идетъ вдоль по долинѣ, болѣе открытой и населенной, по мѣрѣ приближенія къ д. Куанди.

IV. Отъ Куанди къ м. Тунгоуганцзы, отстоящаго въ 6 верстахъ, дорога пролегаетъ по ровной, открытой и населенной мѣстности. Отъ м. Тунгоуганцзы къ г. Одунчену—переправа у самаго мѣстечка Тунгоуганцзы черезъ р. Мудандзянъ; послѣ переправы—подъемъ на крутой и длинный перевалъ Тунгоулинъ, затѣмъ крутой спускъ съ перевала и далѣе — дорога идетъ по открытой населенной мѣстности; не доходя 4 верстъ до г. Одунчена, вновь переправа черезъ р. Мудандзянъ. По переправѣ дорога пролегаетъ по ровной обработанной мѣстности до самаго г. Одунчена.

Грунтъ черноземный, по входѣ въ долину рѣки Або-хедза—суглинистый и по приближеніи къ самому перевалу—каменистый.

Ширина дороги на этомъ участкѣ 4—6 шаговъ, удобна для движенія всѣхъ родовъ оружія и обозовъ, кромѣ дождливаго времени, въ послѣднемъ случаѣ, будучи изрѣзана китайскими арбами, отъ которыхъ остаются глубокія колеи,—движеніе дѣлается крайне затруднительнымъ.

Препятствія:

1) Черезъ ручей въ 2-хъ верстахъ южнѣе деревни Та-сандіоза;

глубина въ обыкновенное, не дождливое время 3 фута, ширина 1 саж., теченіе медленное, дно болотистое. Лучшимъ средствомъ для исправленія было бы устройство моста въ 2 саж. длиною, матеріалъ для котораго подъ рукою въ деревнѣ Та-сандіоза.

2) Черезъ ручей въ деревнѣ Куамендзундза, глубина — 2 фута, ширина—1 саж., дно песчаное.

3) Черезъ р. Або-хедза-хэ у дер. Хыхьягоу, глубина 2 фута, ширина до 2 саж., дно каменистое и неудобное для движенія, теченіе быстрое; лучшимъ средствомъ для исправленія—мостъ; готоваго подъ рукой матеріала не имѣется, заготовить же таковой возможно въ окрестномъ лѣсу.

Дефиле:

1) Деревянный мостъ черезъ ручей въ деревнѣ Та-сандіоза длиною 3 сажени, шириною $1^1/_2$ сажени, вполнѣ исправленъ и проченъ, потребуется лишь исправить въѣзды.

2) Косогоръ на протяженіи $1^1/_2$ версты при приближеніи съ сѣвера къ дер. Куамендзундза, съ одной стороны крутой скатъ горы, съ другой небольшой обрывъ къ болоту, ширина дороги по косогору 5 шаговъ.

При подъемѣ на перевалъ грунтъ скалистый и частью на самомъ перевалѣ такой же; далѣе каменистый и глинистый до фанзы Сундядянъ, особенно камениста часть дороги, показанная прерывчатою чертою, на протяженіи болѣе 3-хъ верстъ дорога идетъ по обломкамъ скалъ, едва прикрытымъ тонкимъ слоемъ наплывшей съ горъ растительной земли.

Отъ Сундядянъ дорога идетъ по болотистому лугу и по переходѣ черезъ два ручья долины (въ 5 верстахъ къ югу отъ названныхъ фанзъ) подымается по каменистому и лѣсистому террасообразному склону горы. Отъ ручья до перевала Сіо-міо-линъ (6 верстъ) грунтъ черноземный, лишь у самой сѣдловины снова по ту и другую сторону перевала грунтъ каменистый. Далѣе до дер. Суньягоу грунтъ суглинистый, ширина дороги на перевалѣ 3—4 шага, въ остальныхъ частяхъ 4—6 шаговъ.

Мѣстами дорога обращается въ тропу и для проѣзда артиллеріи, а тѣмъ болѣе колеснаго обоза, совершенно непригодна.

Исправленіе болотистаго участка дороги отъ дер. Сундядянъ по лугу на протяженіи 2-хъ верстъ возможно при помощи прорытія канавъ и устройства черезъ нихъ ряда мостиковъ. Въ виду исключительныхъ условій образованія этого болота, питаемаго влагою, вытекающей изъ продольныхъ слоевъ горныхъ породъ, приведеніе дороги на этомъ протяженіи въ удобный для движенія путь встрѣтитъ значительныя затрудненія.

1) Въ 6 верстахъ на сѣверъ отъ Сундядянъ — бродъ черезъ ручей безъ имени — глубина 2 фута, ширина 2 саж., дно каменистое, теченіе быстрое.

2) Въ 5 верстахъ къ югу отъ Сундядянъ—два брода близъ стока 2-хъ ручьевъ; глубина 2 фута, ширина 1½ саж., дно каменистое; теченіе быстрое.

Первый перевалъ Та-ла-лоѣ-линъ въ 5 вер. на юго-западъ отъ дер. Хыхьягоу (кроки № 1) представляетъ 5 переваловъ на протяженіи 3-хъ верстъ; за полверсты до перваго перевала съ сѣверной стороны крутизна постепенно увеличивается и на протяженіи около 30 саж. и около наивысшаго его подъема доходитъ до 15 градусовъ. Спускъ съ перваго перевала—меньшей крутизны.

Подъемъ на второй перевалъ—довольно короткій, но крутой; на протяженіи около 30 саж. крутизна доходитъ до 20 градусовъ; спускъ же съ него болѣе пологій.

Остальные три перевала въ смыслѣ крутости подъемовъ и спусковъ препятствіемъ для движенія служить не могутъ ни для артиллеріи ни для обоза.

Въ 6½ верстахъ на сѣверо-востокъ отъ д. Сундядянъ, гдѣ дорога постепенно обращается въ тропу, проложенную по обломкамъ горныхъ породъ, имѣется къ ручью крутой спускъ, протяженіемъ ½ версты, тоже по едва прикрытымъ землею обломкамъ горныхъ породъ; крутизна этого спуска доходитъ до 20 и даже болѣе градусовъ.

Спускъ съ трудомъ проходимъ пѣхотою и смѣшенною кавалеріею; артиллерія можетъ пройти только горная, на вьючныхъ сѣдлахъ и обозъ только вьючный.

Спускъ въ долину къ деревнѣ Сундядянъ, въ одной верстѣ на сѣверъ отъ нея длиною около ¼ версты, доступенъ для всѣхъ родовъ оружія и нѣсколько затруднителенъ для обозовъ.

Подъемъ на перевалъ Сіо-міо-линъ — имѣетъ крутизну, не препятствующую движенію, но спускъ, очень крутой на протяженіи около ½ версты, переходитъ въ совершенно пологій—въ дальнѣйшемъ протяженіи.

Съ перевала Сіо-міо-линъ, вслѣдствіе его командованія надъ лежащею къ югу мѣстностью, открывается обширный кругозоръ на долину, въ которой расположена дер. Суньягоу. На участкѣ отъ дер. Хыхьягоу до Суньягоу (33—36 вер.) дорога пролегаетъ по лѣсной полосѣ.

Лѣсъ лиственный, старый, исключительно твердыхъ породъ (дубъ, вязъ и др.), проходимъ во всѣхъ направленіяхъ; мѣстами долины лѣсныхъ рѣчекъ представляютъ изъ себя непокрытыя лѣсомъ луговины; заросли только у самаго ручья.

Отъ деревни Суньягоу дорога до перевала Ингалинъ идетъ по черноземному грунту, на перевалѣ Ингалинъ грунтъ песчано-суглинистый, а затѣмъ большею частью суглинистый; каменистый на небольшомъ участкѣ, длиною около ½ версты, на югъ отъ дер. Подьягоу; болотистый около дер. Куандядянъ—какъ характерная особенность—болото на скатѣ горы. Ширина дороги на всемъ протяженіи отъ 4 до 6 шаговъ; дорога малоѣзжена и мѣстами заросла травою.

Препятствія:

1) Отъ ручья у дер. Суньягоу до начала подъема на перевалъ Нгалинъ на протяженіи около 1 версты и, около бродовъ черезъ рѣчки у дер. Содягама—протяженіемъ отъ 50 до 100 саж.

2) При подъемѣ на перевалъ къ западу отъ дер. Куандядянъ, протяженіемъ около 2-хъ верстъ; восточнѣе дер. Тао-контіензы вблизи рѣчекъ между дд. Дитозуй и Тяпигоу.

3) Около моста у дд. Эрдагоу и не доходя версты съ восточной стороны дер. Куандядянъ болота, какъ послѣдствіе дождливаго періода; въ болѣе сухое время года, по свѣдѣніямъ отъ мѣстныхъ жителей, эти болота почти высыхаютъ.

Броды:

1) Въ одной верстѣ на западъ отъ дер. Суньягоу ручей; глубина брода 3 фута, ширина 5 саж., дно каменистое, теченіе обыкновенное—около 3 футовъ въ секунду.

2) У дер. Ліушихедза,—глубина брода 3 фута, ширина 4 саж., теченіе медленное, дно болотистое.

3) У дер. Фашангоу—ручей, глубина брода $2^1/_2$ фута, ширина 15 шаговъ, теченіе быстрое—около 4 футовъ въ секунду, дно вязкое.

4) Ручей у дер. Тадьягоу; глубина брода—2 фута, ширина—2 саж., дно вязкое, теченіе медленное.

5) У дер. Сюдя-хо—ручей, глубина брода 2 фута, ширина 2 саж., теченіе слабое, дно вязкое, два брода (6-й и 7-й), черезъ ручьи у дер. Содягама, броды глубиною 2 фута, шириною 3 саж., дно и берега вязкіе, теченіе слабое, 8-й бродъ черезъ ручей у дер. Сяо-кон-тіему, бродъ глубиною $^1/_2$ фута, ширина 2 саж., дно каменистое, 9-й бродъ черезъ ручей въ 3-хъ верстахъ на юго-западъ отъ перевала Такуніомулинъ, глубина $2^1/_2$ фута, ширина 3 саж., дно и берега вязки, теченіе около 2-хъ футовъ въ секунду, 10-й бродъ черезъ ручей около дер. Тао-кон-тіему, глубина 1 футъ, ширина 1 саж., дно песчаное, 11-й бродъ черезъ болотистый ручей въ 2-хъ верстахъ на востокъ отъ кумирни въ дер. Хоубей, глубиною 2 фута, шириною 2 саж., дно илистое, берега ручья болотистые; съ такими же данными и бродъ 12-й у дер. Тангауза, 13-й—западнѣе дер. Малогоу черезъ рѣку Малогосіо-хэ, глубина—$1^1/_2$ фута, ширина 2 саж., дно каменистое, 14-й—черезъ рѣку Сантіо-хэ—къ ручью спускъ съ восточной стороны по скалѣ на протяженіи 4 саж., съ крутостью около 10 градусовъ; бродъ глубиной 2 фута, ширина—3 саж., дно каменистое, теченіе быстрое.

Дефиле.

1) Мостъ у дер. Эрдагоу, ширина $3^1/_2$ шага, длина 4 сажени,—артиллерія пройти не можетъ.

2) Мостъ въ дер. Куанди—ширина 3 шага, длина—10 саж., вполнѣ исправный, годный для артиллеріи и обозовъ.

Перевалы:

На участкѣ отъ дер. Суньягоу до Куанди—10 переваловъ черезъ поперечные хребты. Перевалъ Ингалинъ—наибольшая крутизна съ западной стороны—на протяженіи 30 саженъ доходящая до 10—15 градусовъ, крутой подъемъ на перевалѣ западнѣе дер. Фашангоу. Прочіе перевалы доступны для движенія артиллеріи и обозовъ, но требуютъ разработки подъемовъ и спусковъ лишь на небольшихъ протяженіяхъ.

Грунтъ большею частью дороги суглинистый, а при подъемѣ на перевалъ Тунгоулинъ—мѣстами каменистый.

На дальнѣйшемъ протяженіи—дорога пролегаетъ по суглинистой и мѣстами болотистой почвѣ. Ширина дороги почти всюду на этомъ участкѣ не менѣе 6 шаговъ, исключеніе составляетъ подъемъ на перевалъ Тунгоулинъ съ сѣверной стороны, гдѣ дорога идетъ въ крутыхъ мѣстахъ—въ видѣ жолоба, иногда съ промоинами или обломками горной породы, имѣя шириною не болѣе 3-хъ шаговъ.

Броды:

1) Черезъ рѣку Ши-хэ у м. Тунгоуганза—глубина 4 фута, ширина 30 саж., дно покрыто мелкими камнями; теченіе быстрое. Для переправы пѣшихъ имѣется 2 лодки, съ подъемною силою по 4 человѣка каждая. Для переправы артиллеріи и обозовъ необходимъ мостъ.

2) У дер. Хейзягоу бродъ черезъ болотистый ручей, глубина 1 футъ, ширина 1 саж., дно илистое, теченіе медленное.

3) Бродъ черезъ ручей въ 2-хъ верстахъ на юго-западъ отъ дер. Твоедзы, глубина 2 фута, ширина 1 саж., дно твердое.

4) Бродъ черезъ р. Мудандзянъ глубиною 3½ фута, ширина 30 саж., дно песчаное и берега илистые, но не вязкіе.

Перевалы:

1) Перевалъ Тунгоулинъ начинается въ 1 верстѣ по переправѣ черезъ рѣку Ши-хэ у м. Тунгоуганзы.

Подъемъ на перевалъ съ сѣверной стороны 2½ версты; въ началѣ около одной версты дорога глиниста и размыта, а остальная часть камениста и трудно доступна для движенія. При подъемѣ въ двухъ мѣстахъ имѣются участки дороги, по 30 саж. длиною, трудно доступные для артиллеріи и обозовъ.

Спускъ съ перевала на южную сторону менѣе крутой, но мѣстами тоже каменистый.

Вся гора Тунгоулинъ покрыта частымъ лиственнымъ лѣсомъ.

2) Перевалъ у дер. Твоедзы вполнѣ доступенъ для движенія всѣхъ родовъ оружія и обозовъ и препятствія не представляетъ.

МАРШРУТЪ

Отъ города Тунгинчина до города Одунчена (Дун-хуа-сянъ), женіемъ

1.	2.	3.	4.	5.
Разстояніе въ верстахъ отъ начальнаго пункта.	Названіе селеній. Административное значеніе. Приблизительное число жителей.	Число фанзъ.	Число колодцевъ съ годною для употребленія водою.	Топографическое расположеніе селенія. Описаніе дворовъ.
	Гор. Тунгинчинъ (Нингутинскаго фудутунства). 1,200 жителей. Расположенъ въ 40 верст. на югозападъ отъ Нингуты; значеніе имѣетъ только какъ мѣстный торговый пунктъ.	200	20	Селеніе расположено на равнинѣ, въ одной группѣ, имѣетъ одну большую улицу, шириною 3—4 саж. и нѣсколько кривыхъ узкихъ переулковъ. Съ южной стороны селенія нѣсколько каменныхъ кумиренъ. Стѣнъ, какія обыкновенно окружаютъ китайскій городъ, нѣтъ. Фанзы большею частью глинобитной постройки, каменныя только кумирни. Дворы фанзовые прилегаютъ одинъ къ другому и обнесены глинобитными заборами. При подъѣздѣ съ сѣверо-восточной стороны, благодаря равнинной мѣстности, городъ совершенно незамѣтенъ издали.
7	Сел. Та-сандіоза. около 200 жителей.	30	3	Расположеніе селенія показано на кроки. Внутри селенія каменная кумирня. Фанзы глинобит-

*) Развѣдка 1905 года.

№ 15.

через дер. Суньягоу, Хоу-бей, Тунгоуганза—общимъ протя-
145 верстъ *).

6.	7.	8.
Значеніе въ военномъ отношеніи элемента мѣстности (насел. мѣстъ, рѣкъ, высотъ и пр.).	Мѣста биваковъ и большихъ приваловъ. Позиціи.	Подробное описаніе дороги. Встрѣчающіяся на ней препятствія и средства для ихъ исправленія. Расчетъ работъ.
Въ г. Тунгинчинѣ можно расположить на квартиро-бивакъ около бригады пѣхоты. Самъ городъ, вслѣдствіе недостаточнаго кругозора съ окраинъ его, а стало быть и обстрѣла, не имѣетъ серьезнаго значенія, какъ мѣстный предметъ, для упорной обороны. Болѣе важное значеніе имѣетъ ханшинный заводъ, расположенный въ 3 верстахъ на сѣверо-востокъ отъ Тунгинчина. Этотъ ханшинный заводъ обнесенъ каменною стѣною, высотою до 1½ сажени съ бойницами и башнями по угламъ, приспособленными къ ружейной и пулеметной оборонѣ. Со стѣнъ и башенъ этого завода отличный кругозоръ и обстрѣлъ, въ особенности въ направленіи къ дер. Ніучану, около которой переправа черезъ р. Мудандзянъ. На полупути между заводомъ и Тунгинчиномъ имѣется земляной валъ около 1 саж. вышиною и болѣе версты, въ обѣ стороны отъ дороги, длиною, благодаря равнинной мѣстности валъ можетъ служить брустверомъ для стрѣлковъ.	Въ сухое время бивакъ у самаго гор. Тунгинчина, ханшиннаго завода и д. Ніучанъ на дивизію пѣхоты съ ея артиллеріей. Позиціи для отряда указанной величины не имѣется.	Отъ г. Тунгинчина до д. Та-сандіоза—7 верстъ: 1) Въ ½ верстѣ отъ Тунгинчина, начиная отъ кумирни, дорога идетъ по болотистому грунту 400 саж. Для исправленія нужны по бокамъ дороги канавы, на дорогѣ хворостъ; матеріалъ изъ деревьевъ, окружающихъ окрестныя фанзы. Хворосту потребно 150 куб. футовъ на, рубку и укладку—300 челов. рабочихъ, на рытье канавъ и засыпку хвороста—100 человѣкъ рабочихъ. 2) Мостъ съ восточной стороны д. Та-сандіоза — вполнѣ исправенъ, но необходимо лишь исправить въѣзды на него присыпкою земли; на это потребуется — 10 человѣкъ рабочихъ.
Можетъ быть обстрѣлена съ южной стороны и сѣверо-западной, съ прочихъ же сторонъ прикрыта возвышенностями. Для обо-	Удобное мѣсто для бивака значительнаго отряда вблизи деревни Та-сандіоза,	Отъ д. Та-сандіоза до дер. Хыхьягоу—11 верстъ. Для приведенія дороги между этими деревнями въ удобный

1.	2.	3.	4.	5.
				ной постройки. Дворы примыкаютъ одинъ къ другому, обнесены глинобитнымъ заборомъ.
10	Дер. Або-хедза. Около 200 жителей.	60	Деревни расположены у рѣчекъ; изъ нихъ и пользуются водою.	Раскинута отдѣльными фанзами по ручью того же названія. Фанзы глинобитной постройки, въ большинствѣ обнесены глинобитнымъ же, вышиною около 1 саж., заборомъ. Раскинута отдѣльными фанзами, большею частью по правому берегу р. Або-хедза — въ лощинахъ гористаго бока долины этой рѣки. У дороги нѣсколько глинобитныхъ фанзъ. Двѣ отдѣльныхъ фанзы плохой глинобитной постройки.
18	Дер. Хыхьягоу.	2	То же.	
39	Ф. Сундядянъ.	2	То же.	Сундядянъ — двѣ небольшія отдѣльныя фанзы, безъ дворовъ и хозяйственныхъ построекъ. Служатъ жилищемъ для китайцевъ, занимающихся звѣроловствомъ и отчасти огородничествомъ.

6.	7.	8.
роны значительнымъ отрядомъ непригодна. Наибольшее значеніе имѣетъ высота съ рощею у самой деревни съ западной стороны.	у ручья. Позиція, для малыхъ отрядовъ, съ западной стороны и съ сѣверо-восточной.	для движенія путь потребуются слѣдующія исправленія: 1) Мостъ въ 2 саж. длиною черезъ ручей въ 2 вер. южнѣе д. Та-сандіоза. Матеріалъ для моста — изъ окрестныхъ деревень или же въ крайности — изъ лѣса въ 1—1 1/2 верстахъ отъ ручья. 2) Отъ колодца, показаннаго на кроки, до начала д. Куамендзундза дорога идетъ по болотистому грунту около 100 саж. и далѣе по косогору, всего на протяженіи 1 3/4 версты. Потребно: хворосту 40 куб. саж. (матеріалъ изъ сосѣдней рощи). На рубку хвороста—80 человѣкъ на рытье канавъ вдоль дороги; и засыпку хвороста землею—30 рабочихъ. Для исправленія дороги по косогору—прокопать нагорную канаву на протяженіи 1 1/2 верс.; для сего потребно рабочихъ 1 роту. 3) Мостъ черезъ ручей въ дер. Куамендзундза — длиною 3 саж. Матеріалъ изъ близъ лежащаго лѣса. 4) Между д. Куамендзундза и Хыхьягоу—дорога идетъ по болотистому грунту — на протяженіи почти версты; для исправленія ея потребно: хворосту 80 кубовъ, на рубку и укладку хвороста въ сосѣднемъ лѣсу—1 роту съ топорами и на рытье канавы и засыпку хвороста землею—1/2 роты съ большими лопатами.
Какъ раскинутыя отдѣльными фанзами, эти деревни непригодны для обороны, но могутъ быть использованы для укрытія войскъ отъ непогоды, расчетомъ отъ 20 до 50 человѣкъ на 1 дворъ. Въ водѣ недостатка не встрѣтится, но въ довольствіи людей и фуражномъ можетъ встрѣтиться затрудненіе за неимѣніемъ значительныхъ запасовъ муки и зернового фуража.	Лѣвый берегъ долины рѣки Або-хедзы пригоденъ для приваловъ и бивакoвъ, такъ какъ скаты горъ не болотисты.	
Какъ расположенная въ лѣсной мѣстности, Сундядянъ можетъ служить лишь оріентировочнымъ пунктомъ.	Для небольшого отряда (не болѣе баталіона) удобный бивакъ у этихъ фанзъ.	Отъ д. Хыхьягоу до фанзы Сундядянъ—21 верста. Исправленіе дороги: 1) Мостъ черезъ р. Чіу-хезэ съ западной стороны Хыхьягоу въ 8 саж. на сваяхъ. Ширина рѣки Чіу-хезэ не болѣе 2 саж., глубина 3 ф., но послѣ дождей разливается до 8 саж. Готоваго матеріала для постройки моста подъ руками нѣтъ; достать

1.	2.	3.	4.	5.

6.	7.	8.
		возможно только въ лѣсу, за 2 версты. 2) Въ 2 верстахъ на западъ отъ Хыхьягоу дорога идетъ по болотистому грунту и мѣстами по косогору, всего на протяженіи около $1^1/_2$ версты. Исправленіе—нагорными канавами и фашинами. Потребуется матеріалу для фашинъ—около 60 кубовъ, рабочихъ для рубки, укладки фашинъ и рытья канавъ въ общемъ около 1 роты. Матеріалъ подручный, можетъ быть вырубленъ въ лѣсу около дороги. 3) Перевалъ черезъ хребетъ Та-ла-лоѣ-линъ представляетъ изъ себя пять небольшихъ переваловъ. Подъемъ на первый съ сѣверной стороны около 200 саж., крутизна доступна для артиллеріи и обозовъ, хотя крутизна по мѣрѣ подъема увеличивается. Ширина дороги на подъемѣ 4 шага. Спускъ вполнѣ удобный, слѣдовало бы нѣсколько уширить дорогу. При подъемѣ на второй перевалъ, не превосходящій длиною 100 саж., на протяженіи 20 саж. близь наивысшей его точки имѣется крутизна около 15—20°. Исправленіе этой крутизны въ болѣе доступную возможно при помощи фашинъ и земли (матеріалъ подъ рукой). Остальные три перевала не превосходятъ длиною 150 саж. и, особаго препятствія для движенія не представляютъ. 4) Въ 15 верст. отъ д. Хыхьягоу при дальнѣйшемъ слѣдованіи къ д. Сундядянъ на кроки (№ 2) показанъ участокъ дороги прерывчатою чертою. Въ этомъ мѣстѣ дорога обращается въ узкую тропу, идущую около версты—по ровному мѣсту, по острымъ обломкамъ горной породы далѣе на протяженіи 200 саж. дорога идетъ по чрезвычайно крутой мѣстности, доходящій до

1.	2.	3.	4.	5.
55	Дер. Суньегоу. около 400 жителей.	70	Пользуются водою изъ ручья. Въ нѣкоторыхъ фанзахъ имѣются и колодцы.	Вся деревня разбросана по долинѣ вдоль ручья отдѣльными дворами на протяженіи не менѣе 15 верстъ.

6.	7.	8.
		20 градусовъ и болѣе—спускъ къ ручью. По переходѣ ручья въ бродъ (глубина около 2 футовъ) дорога снова идетъ узкою тропою—еще около 3 верстъ по такимъ же острымъ обломкамъ, едва прикрытымъ землею. Безъ исправленія въ этомъ мѣстѣ дорога проходима только пѣхотою и съ трудомъ спѣшенною конницею; артиллеріею и обозами — непроходима совершенно. Для исправленія необходимо, изъ мѣстнаго лѣса, изготовить фашины и засыпать ихъ землею; спускъ къ ручью—разработать такимъ образомъ, чтобы дорога шла не по направленію наибольшаго паденія, а подъ угломъ къ нему; для проложенія дороги въ цѣлинѣ потребуется рубка деревьевъ, земляныя работы и быть можетъ—подрывная. Черезъ ручей нуженъ мостъ длиною 4 саж. Уровень воды въ ручьѣ крайне измѣнчивъ, а, принявъ во вниманіе пологій лѣвый берегъ его, необходимо его сдѣлать болѣе высокимъ и длиннымъ, дабы не стѣснять протокъ воды. Дальнѣйшее исправленіе дороги — устройство ея болѣе возвышенною при помощи фашинъ и земли. Рубка фашинъ въ окрестномъ лѣсу. Потребно: фашинъ около 6,000, рабочихъ 2 роты саперъ и времени на исправленіе—не менѣе недѣли.
Перевалъ Сіо-міо-линъ, въ 5 верстахъ на сѣверъ отъ дер. Суньягоу, занимаетъ командующее положеніе надъ всею окрестною мѣстностью къ югу.	Долина около дер. Суньягоу пригодна для бивака значительнаго отряда. Позиція для полка пѣхоты — гора Ингалинъ.	Отъ Сундядянъ до Суньягоу 16 верстъ. 1) Первыя 2 версты—по болотистому лугу. Исправленіе—прорытіе канавъ. Затѣмъ около 2 верстъ по подножію крутого ската, мѣстами болотистаго; исправленіе—канавы, хворостъ и насыпка землею; матеріалъ подъ рукою. Для исправленія участка въ 4 версты потребно: около 800

1.	2.	3.	4.	5.
61	Дер. Фашангоу. 200 жителей.	40	Большинство фанзъ пользуются водою изъ рѣки, по которой расположены.	Дер. Фашангоу раскинута по ручью того же имени и вблизи озера Нонхутунъ отдѣльными дворами.

6.	7.	8.
		кубовъ хвороста, на рубку и укладку коего—2 роты рабочихъ съ топорами, на засыпку и укладку 1 роту съ большими лопатами. Времени на исправленіе, этимъ числомъ рабочихъ, потребуется не менѣе 2 дней. 2) Въ 5 верстахъ броды черезъ 2 ручья, близъ ихъ сліянія. Послѣ дождей — ручьи непереходимы, вслѣдствіе значительнаго разлитія; въ сухое время броды удобны для движенія; потребуется лишь нѣсколько расчистить каменистое дно бродовъ. 3) Перевалъ Сіо-міо-линъ. Подъемъ на перевалъ съ сѣверной стороны—не крутой, но утомительный вслѣдствіе значительной длины его. Грунтъ глинисто-каменистый. Спускъ къ д. Суньягоу на протяженіи 50 саж. крутъ до 20° и каменистъ; въ остальной части для движенія удобенъ. Общее протяженіе спуска около 5 верстъ. Весь путь, отъ д. Хыхьягоу до Суньягоу, на протяженіи 37 верстъ, идетъ по лиственному, старому, мѣстами рѣдкому лѣсу, безъ зарослей. Изъ этого лѣса можетъ быть вырубленъ весь необходимый матеріалъ, какой потребуется для исправленія дороги на этомъ участкѣ.
Фашангоу и двѣ сосѣднихъ деревни Нанхуду и Ліу-шихедза имѣютъ значеніе для квартиробивачнаго расположенія войскъ.	Бивакъ для небольшого отряда вблизи Ліу-шихедза и около Фашангоу; позиція на хребтѣ Ингалинъ.	Отъ Суньягоу до Фашангоу 6 верстъ. Исправленіе дороги: 1) Мостъ черезъ ручей въ 1 версту на западъ отъ Суньягоу; ручей этотъ шириной 5 саж., глубиною $3^1/_2$ фута, теченіе—среднее. Матеріалъ для моста можетъ быть найденъ въ окрестныхъ деревняхъ или же вырубленъ въ ближайшемъ лѣсу. 2) Болото отъ названнаго ручья къ подножію перевала Ингалинъ; длина — 300 саж.; исправленіе—канавами и хво-

1.	2.	3.	4.	5.
64	Дер. Тадьягоу. 80 жит.	20	Колодцы имѣются въ отдѣльныхъ дворахъ, не вблизи ручья.	Разбросана по долинѣ ручья съ сѣвера на югъ на протяженіи около 4-хъ верстъ.
71	Сел. Содягама. 20 жит.	8	Нѣтъ.	Селеніе раскинуто отдѣльными небольшими дворами, крайне плохой глинобитной постройки— къ сѣверу до озера.

6.	7.	8.
		ростомъ, съ засыпкою послѣдняго землею. Хворостъ — въ окрестномъ лѣсу. Потребно рабочихъ съ лопатами и топорами—2 роты. 3) Перевалъ Ингалинъ. Необходимо разработать подъемъ и спускъ; спускъ въ д. Ліу-шихедза глинистый, неудобный для движенія послѣ дождей. 4) Около д. Ліу-шихедза — ручей въ 4 саж. шириною съ болотистымъ дномъ; глубина до 2 футъ. Лучшимъ средствомъ устройство моста. 5) У д. Фашангоу ручей, (бродъ черезъ него около 15 саж.) теченіе обыкновенное, глубина $2^1/_2$ фута; дно вязкое. Слѣдуетъ устроить мостъ, но въ сторонѣ отъ брода. Матеріала подъ руками для моста нѣтъ.
	Удобное мѣсто для привала близъ деревни Тадьягоу.	Отъ Фашангоу до д. Тадьягоу 4 версты. Между деревнями перевалъ безъ названія, довольно крутой. Спускъ на западную сторону съ него идетъ по косогору и требуетъ разработки.
Дорога отъ деревни Тадьягоу къ дер. Содягама пересѣкаетъ три перевала и глубокую, но узкую долину между ними, а около дер. Содягама 2 болотистыхъ ручья. Участокъ дороги въ 7 верстъ, довольно трудный для передвиженія. Перевалы способствуютъ упорной оборонѣ ихъ небольшими силами.	Для привала небольшого отряда у д. Содягама по долинѣ къ озеру.	Отъ д. Тадьягоу при движеніи на западъ: 1) Перевалъ съ крутымъ подъемомъ и спускомъ. Разработка дороги, благодаря налипистому грунту, затруднительна. 2) У д. Судя-хо — ручей, бродъ въ три сажени шириною съ болотистыми берегами. Для устройства моста подъ руками матеріала не имѣется. 3) Перевалъ западнѣе деревни Судя-хо; дорога круто поднимается на перевалъ по каменистому грунту. Мѣстами ширина дороги не болѣе 1 саж., требуется уширеніе для удобства движенія. 4) Перевалъ западнѣе долины съ д. Падьягоу. Крутой

1.	2.	3.	4.	5.
72	Ф. Куандядянъ. 5 жит.	1	Нѣтъ.	Полуразваленный отдѣльный дворъ, съ крайне грязною и небольшою глинобитною фанзою. Противъ нея на юго-востокъ тоже отдѣльный дворъ безъ названія.
78	Ф. Сяо-кон-тіему. 6 жит.	1	Нѣтъ.	Отдѣльный фанзовый дворъ.
85	Ф. Тао-кон-тіему. 4 жит.	2	Нѣтъ.	Селеніе изъ 2-хъ фанзъ, безъ дворовъ, служащее жилищемъ китайцевъ, занимающихся лѣсными промыслами.

6.	7.	8.
		подъемъ, спускъ длинный, но болѣе пологій. 5) Около д. Содягама—два болотистыхъ ручья шириною не болѣе двухъ саж. каждый, броды—глубиною не болѣе 2 фут., но дно болотистое. Готоваго матеріала подъ руками для устройства моста — не имѣется.
		Отъ фан. Куандядянъ къ ф. Сяо-кон-тіему. 1) При подъемѣ на первый перевалъ дорога идетъ по болотистому грунту на протяженіи версты. Сравнительно рѣдкое явленіе — болото на скатѣ горы. Исправленіе его канавами съ мостиками и хворостъ съ засыпкою землею. Хворостъ можетъ быть вырубленъ на мѣстѣ. Рабочихъ 2 роты съ топорами и лопатами. 2) Два перевала съ довольно крутыми подъемами съ восточной стороны и болѣе пологими спусками къ западу. Мѣстами необходимо уширить дороги и выровнять крутизну.
На разстояніи 6 вер. отъ Куандядянъ до ф. Сяо-кон-тіему два перевала.	Удобства для бивака или привала не имѣется.	3) У ф. Сяо-кон-тіему—ручей Кон-тіему-хэ. Бродъ черезъ него 2 саж. шириною, глубина 2 фута, дно каменистое. Матеріалъ для устройства моста есть на мѣстѣ.
Болото съ протекающимъ ручьемъ и озерами на пути между фанзами Сяо-кон-тіему и Тао-кон-тіему—серьезное препятствіе для движенія. Въ этомъ мѣстѣ дорога около 2 верстъ идетъ по берегу и броду черезъ ручей.	Привалъ и бивакъ возможенъ для значительнаго отряда у Сяо-кон-тіему и небольшого у Тао-кон-тіему.	1) Въ верстѣ на западъ отъ фанзъ Сяо-кон-тіему—небольшой горный ручей, глубиною не болѣе $1^1/_2$ фута. Препятствіемъ служить не можетъ. 2) Въ $1^1/_2$ верстѣ—перевалъ Такуніо-Мулинъ. Для движенія всѣхъ родовъ оружія и обозовъ — удобенъ. 3) Около брода черезъ ручей (кроки № 3) болотистой долины на протяженіи 200 саж. дорога идетъ по горному уступу, съ котораго обрывъ въ ручей. Ширина дороги на этомъ участкѣ—3 шага. Для

1.	2.	3.	4.	5.
91	Дер. Хоу-бей. 100 жит.	23	Нѣтъ.	Разбросана по болотистой долинѣ отдѣльными дворами. У самой дороги есть небольшая кумирня, какъ оріентировочный предметъ.
95	Дер. Тангоуза. 50 жит.	10	Нѣтъ.	Разбросана отдѣльными фанзовыми дворами. Дворы небольшіе и фанзы сравнительно низкой глинобитной постройки.
99	Сел. Малогоу. 50 жит.	12		Селеніе разбросано по р. Малогоу-сіо-хэ.
102	Сел. Дитазуй. 50 жит.	11		Селеніе Дитазуй разбросано по р. Сантіо-хэ на 2 версты въ окружности.
106	Дер. Эрдагоу. 120 жит.	30		10 фанзовыхъ дворовъ расположены вмѣстѣ, остальные разбросаны отдѣльно.

6.	7.	8.
		уширенія потребуются земляныя работы. 4) Черезъ ручей переправа въ бродъ. Ширина брода — 2 саж., глубина 2½ фута. Устройство моста затруднительно за недостаткомъ подъ рукою хорошаго лѣсного матеріала. Правый берегъ ручья болотистый; исправленіе дороги поднятіемъ ея при помощи хвороста и земли. 5) Около фанзъ Тао-кон-тіему два небольшихъ болотистыхъ ручья. Броды совершенно мелкіе и вполнѣ удобные для переправы.
Болотистою долиною, съ сѣверной стороны дороги, мѣстность раздѣлена и сѣверная часть ея трудно доступна.	Бивакъ у д. Хоу-бей вполнѣ удобенъ для значительнаго отряда (до бригады пѣхоты). Позиція на перевалѣ восточнѣе Хоу-бей и на горахъ южнѣе дороги.	1) Перевалъ въ 3 верстахъ на западъ отъ ф. Тао-кон-тіему вполнѣ доступенъ для движенія артиллеріи и обозовъ. 2) Бродъ черезъ ручей вблизи кумирни: ширина 2 саж., глубина 2 фута. Правый берегъ ручья болотистъ. Исправленіе дороги на броду—фашинами и землею. Матеріалъ для сего въ ближайшемъ лѣсу.
На сѣверо-востокъ отъ дер. Тангоуза идетъ стѣнообразный бокъ долины, непокрытый лѣсомъ.	Бивакъ и привалъ у деревни Тангоуза вполнѣ удобны для отряда до бригады пѣхоты.	1) У самой деревни Тангоуза протекаетъ болотистый ручей.
Между дер. Тангоуза и Малогоу имѣется незначительный перевалъ Малогоу-линъ; съ удержаніемъ въ рукахъ послѣдняго преграждается единственный путь. Деревня Эрдагоу можетъ служить какъ квартиро-бивакъ для небольшого отряда (до полка пѣхоты).	Привалъ для небольшого отряда у дер. Малогоу.	1) Перевалъ Малогоу-линъ вполнѣ доступенъ для движенія артиллеріи и обозовъ. Ширина дороги 4—6 шаговъ. 2) Между дд. Малогоу и Дитазуй два ручья, въ недождливое время вполнѣ легко переходимы въ бродъ, оба не глубоки отъ 1 до 2 футовъ и дно съ мелкими камнями. Въ дождливое — разливаются въ бурные горные потоки и значительно затопляютъ долину. Между дд. Дитазуй и Эрдагоу два ручья. Первый съ болотистыми берегами, не глубокій (2½ фута) съ песчанымъ дномъ.

1.	2.	3.	4.	5.
108	Дер. Шитанъ, 160 жит.	40		Расположена по дорогѣ, версты на двѣ, отдѣльными фанзами и къ югу отъ дороги по долинѣ.
113	Мѣст. Куанди, 350 жит.	40	Нѣтъ.	Мѣстечко Куанди почти все расположено на правомъ берегу ручья и скученно.
120	Мѣст. Тунгоуганза, 300 жит.	35	Нѣтъ.	Мѣстечко Тунгоуганза расположено на правомъ берегу р. Ши-хэ.
128	Дер. Тунгухлиндихо, 20 жит.	3	2	Раскинута отдѣльными фанзами.

6.	7.	8.
		Для исправленія необходимъ хворостъ, который имѣется подъ руками. Черезъ второй ручей имѣется вполнѣ исправный мостъ, шириною 4 шага, длиною 2 саж. Подъѣзды къ мосту необходимо обработать въ видѣ гатей, матеріалъ (хворостъ) имѣется подъ руками.
Удобное мѣсто для бивака вблизи деревни.		
Удобный квартиро-бивакъ для отряда до бригады.	Съ сѣверной стороны въ $2^1/_2$ верст. значительная высота, командующая всею окружающею мѣстностью.	1) Деревянный мостъ черезъ ручей при въѣздѣ съ восточной стороны въ мѣстечко Куанди, длиною 10 саж., шириною 1 сажень — вполнѣ исправный.
Удобенъ для квартиро-бивака до одной бригады.	Имѣется китайскій постъ.	Дорога между Куанди и Тунгоуганза — вполнѣ исправна, пролегаетъ по ровному глинистому грунту. Съ южной стороны м. Тунгоуганза—бродъ черезъ рѣку Шихэ, шириною 30 саж., глубина 3, дно каменистое, теченіе быстрое. Есть 2 лодки, поднимающія 3—4 человѣкъ. Переправа обозовъ и лошадей въ бродъ довольно затруднительна. Предварительно необходимо изслѣдовать бродъ, ибо на пути встрѣчаются большіе камни. Далѣе дорога $2^1/_2$ версты поднимается на перевалъ Тунгоулинъ, абсол. высота 243 саж. Подъемъ довольно крутой, на протяженіи первой версты дорога идетъ по грунту глинистому и сильно размыта, далѣе по каменистому грунту, что сильно затрудняетъ движеніе. Южный скатъ очень крутъ, неудобенъ для движенія, во многихъ мѣстахъ усѣянъ камнями. Встрѣчаются на этомъ перевалѣ значительныя круто-

1.	2.	3.	4.	5.
131	Дер. Мочуанзы, 30 жит.	6	4	Расположена на берегу оврага, по обѣ стороны дороги.
136	Дер. Хоусопедза, 40 жит.	7		Расположена на берегу обрыва по рѣкѣ Мудайдзянъ.
—	Дер. Твоедзы, 60 жит.	15		Раскинута отдѣльными фанзами.
146	Переправа черезъ р. Мудайдзянъ.	—		
149	Г. Одунченъ (Дунхуасянъ), 4,000 жит.	1200		

ОБЩЕЕ ЗАКЛЮ

Общее протяженіе дороги отъ Тунгинчина до Одунчена около 150 верстъ. Въ на Одунчена дорога удобна для движенія всѣхъ родовъ оружія и колесныхъ обозовъ, до также на этихъ участкахъ дороги найдутъ необходимый провіантъ и фуражъ изъ женіи около 100 верстъ, безъ предварительной разработки для движенія обозовъ и ар вьючнымъ обозомъ—движеніе возможно всюду. Обходныхъ дорогъ нѣтъ. Въ дождливое препятствіемъ для движенія; возможно, что мѣстами совершенно непереходимы; вслѣд женіе возможно только по дорогѣ; внѣ дороги препятствуютъ крутые и скалистые

6.	7.	8.
		сти, превышающія предѣльныя, допускающія движенія. Весь перевалъ покрытъ невысокимъ кустарникомъ. Всѣ дороги, скаты и хребты доступны только для пѣхоты.
Удобное мѣсто для большого привала.		Встрѣчающіяся на пути болотистыя части дороги могутъ быть исправлены мѣстными средствами. Число рабочихъ и исправленіе зависитъ отъ состоянія погоды и времени года.
		Около дер. Твоедзы съ восточной стороны небольшой перевалъ и командующая надъ мѣстностью высота.
		Ширина р. Мудайдзянъ на мѣстѣ переправы 30 саж., глубина 3, теченіе среднее. Дно и берега илистые. Имѣется паромъ съ подъемною силою 5 лошадей; переправа въ бродъ удобна.
		Дорога отъ переправы до гор. Одунчена идетъ по слегка болотистому воздѣланному полю; по обѣимъ сторонамъ разбросаны отдѣльныя фанзы.

ЧЕНІЕ О ДОРОГѢ.

чалѣ отъ Тунгинчина на протяженіи одного перехода и въ концѣ на 2 перехода до вольно густо заселена; войска при движеніи не встрѣтятъ особыхъ препятствій, точно мѣстныхъ китайскихъ злаковъ, главнымъ образомъ чумизы. Средина дороги, на протятиллеріи крайне затруднительна. Для небольшихъ отрядовъ пѣхоты и конницы съ время пересѣкающіе дорогу ручьи сильно бываютъ наводнены и являются серьезнымъ ствіе послѣднихъ обстоятельствъ, отрядъ можетъ быть отрѣзанъ отъ сообщеній. Двихребты, покрытые сплошь довольно частымъ лѣсомъ.

МАРШРУТЪ № 16.

Хайлинъ—Нингута—Омосо—Хейшилинъ—Одунченъ—Чанбошань—Эльдагоу—Тасахэ—Чанбошань и Тавайлаза—Чечандза.

Общее протяженіе разсматриваемыхъ путей 615 верстъ. Отъ ст. Хайлинъ до г. Омосо тянется большая грунтовая (мандаринская) дорога; отъ г. Омосо черезъ Хейшилинскій перевалъ идетъ къ г. Одунчену малая грунтовая дорога (это такъ называемый западный путь; другой—восточный составляетъ продолженіе мандаринской дороги отъ Омосо къ Одунчену). Отъ г. Одунчена до мѣс. Туеза опять идетъ мандаринская дорога, направляющаяся отъ этого послѣдняго пункта черезъ Харбалинскій перевалъ къ мѣс. Тунфусы; продолженіемъ же разсматриваемаго пути служитъ малая грунтовая дорога, прерываемая тропою на протяженіи между д. Тудохоза и мѣдноплавильнымъ заводомъ Чанбошань и выходящая на большую дорогу Туеза—Тунфусы у д. Лотокгоу.

Отъ д. Лотокгоу до мѣс. Тунфусы—мандаринская дорога, а далѣе черезъ мѣс. Тудагоу вплоть до золотыхъ розсыпей Эльдагоу — малая дорога.

Здѣсь прекращается колесный путь и начинается вьючная тропа, ведущая черезъ долины Вожилинъ и Кутунхэ къ д. Тасахэ и далѣе черезъ дд. Тавайлаза и Тамагоу къ заводу Чанбошань. Путь Тавайлаза—Чечандза, соединяющій долину Вожилинъ съ д. Тавайлаза, также представляетъ тропу.

I. Хайлинъ—Нингута—Омосо.

Протяженіе пути Хайлинъ—Омосо 165 верстъ. Отъ ст. Хайлинъ дорога идетъ сперва по мѣстности ровной, затѣмъ вступаетъ въ долину и, пересѣкши невысокій перевалъ у д. Тудятырлъ, выходитъ снова на равнину у д. Шанчеза, а затѣмъ тянется по долинѣ р. Мудандзянъ вдоль лѣваго берега его вплоть до д. Та-Ирганъ.

Отъ д. Та-Ирганъ до р. Чаленза дорога пересѣкаетъ цѣлый рядъ невысокихъ увaловъ.

На протяженіи отъ р. Чаленза до долины Эрчжанъ дорога перерѣзываетъ два параллельныхъ горныхъ хребта.

Изъ долины Эрчжанъ дорога снова вступаетъ въ гористую мѣстность, по которой тянется до г. Омосо, пересѣкая на этомъ протяженіи рядъ нешироких долинъ и подходитъ у д. Сяваза къ р. Мудандзянъ. Отъ ст. Хайлинъ до р. Челенза мѣстность открытая; на этомъ протяженіи встрѣчаются лишь небольшія рощицы; далѣе, до г. Омосо, дорога идетъ по мѣстности лѣсистой, которая лишь мѣстами обнажена

отъ растительности. Всѣ долины, по которымъ пролегаетъ дорога или которыя пересѣкаются ею, всѣ сплошь болотистыя.

Ширина дороги непостоянная: тамъ, гдѣ мѣстность ровная и открытая, ширина дороги доходитъ до 20 шаговъ; на мѣстности пересѣченной и лѣсистой дорога суживается, при чемъ мѣстами по ней можетъ двигаться лишь одна повозка да и то съ трудомъ.

Дорога почти всюду пролегаетъ въ уровень съ поверхностью земли; мѣстами дорога углублена, преимущественно тамъ, гдѣ она переваливаетъ черезъ холмы.

Грунтъ дороги отъ ст. Хайлинъ до д. Куюши и отъ г. Тачжанъ до г. Омосо—суглинокъ, на остальномъ протяженіи—супесокъ, при чемъ мѣстами встрѣчается почти чистый песокъ или чистая глина. Поверхность долины р. Чаленза представляетъ застывшій потокъ лавы.

Между мѣс. Эрчжанъ и постоялымъ дворомъ Чуденъ дорога мѣстами усѣяна крупными камнями.

Телеграфная линія тянется вдоль дороги на всемъ протяженіи за исключеніемъ участка: постоялый дворъ Чуденъ—д. Фынхуандянъ, гдѣ линія отходитъ вправо и тянется вдоль другой дороги на г. Омосо, отходящей отъ первой въ 3 верстахъ за постоялымъ дворомъ Чуденъ.

Движеніе пѣхоты по дорогѣ возможно въ колоннѣ по отдѣленіямъ, кавалеріи—по три и артиллеріи—въ одно орудіе.

Движеніе войскъ по сторонамъ дороги невозможно. Между ст. Хайлинъ и мѣс. Саличжанъ мѣстность довольно густо населена, а далѣе до г. Омосо населеніе очень рѣдкое.

Населенные пункты разбросаны, главнымъ образомъ, по долинамъ и лощинамъ, вдоль рѣчекъ и ручьевъ; они обыкновенно невелики (2—3 двора); самыя значительныя поселенія: Хайлинъ, Нингута, Саличжанъ, Эрчжанъ, Омосо. Всѣ деревни, лежащія въ одной долинѣ, носятъ обыкновенно одно названіе.

Вслѣдствіе рѣдкой населенности на протяженіи отъ мѣс. Саличжанъ до г. Омосо (96 верстъ) войска совершенно не могутъ разсчитывать на мѣстныя средства продовольственныя и фуражныя.

Отъ разсматриваемаго пути отходятъ двѣ дороги на г. Тунгинчинъ: одна отъ г. Нингуты, а другая отъ мѣс. Саличжанъ; кромѣ того въ 3 верстахъ къ юго-западу отъ постоялаго двора Чуденъ отдѣляется другая дорога на г. Омосо, выходящая на первую у д. Фынхуандянъ.

II. Омосо—Хейшилинъ—Одунченъ.

Дорога, идущая изъ г. Омосо черезъ Хейшилинскій перевалъ въ г. Одунченъ, общимъ протяженіемъ въ 47½ верстъ, по переходѣ черезъ р. Чжурды-хэ вступаетъ на мѣстность холмистую, мѣстами покрытую рѣдкимъ лѣсомъ, при чемъ самыя высокія возвышенія, дорога преодолѣваетъ, на участкѣ д. Сяхевайцза—д. Видзигоу, а на осталь-

номъ протяженіи мѣстность имѣетъ ровный характеръ. У д. Лямулинза дорога выходитъ на равнину, орошаемую р. Мудандзяномъ.

Ширина дороги, какъ и всѣхъ грунтовыхъ дорогъ, непостоянная, зависящая отъ характера той мѣстности, по которой она пролегаетъ.

Грунтъ дороги, на большей части протяженія, глинистый, твердый въ сухое время и чрезвычайно вязкій въ сырое время года.

Низменныя мѣста, по которымъ тянется дорога, почти всѣ сплошь покрыты болотами, не высыхающими въ самое жаркое лѣто.

Мѣстность по сторонамъ дороги большею частью открытая.

Ширина дороги позволяетъ двигаться по ней пѣхотѣ—въ колоннѣ по отдѣленіямъ, кавалеріи—по шести и артиллеріи въ одно орудіе.

Мѣстность густо населена за исключеніемъ участка д. Сандявайза—д. Лифынчи, гдѣ населеніе болѣе рѣдкое. Значительныхъ населенныхъ пунктовъ, кромѣ крайнихъ пунктовъ дороги, нѣтъ.

Параллельно разсматриваемаго пути и восточнѣе его идетъ другой путь изъ г. Омосо въ г. Одунченъ: мандаринская дорога; наибольшее удаленіе ея отъ первой не превосходитъ 13—14 верстъ; неудобство второго пути заключается въ томъ, что на немъ приходится дважды преодолѣвать р. Мудандзянъ и трудный перевалъ Тунгоулинъ.

III. Одунченъ—Туеза—Тамагоу—Чанбошань—Тунфусы—Тудагоу—Эльдагоу.

Общее протяженіе разсматриваемаго пути 187 вер.

Изъ Одунчена дорога тянется сперва по мѣстности ровной; затѣмъ, по переходѣ черезъ р. Мудандзянъ, она втягивается въ долину Видзигоу, окаймленную невысокими холмами. По переходѣ черезъ едва замѣтный перевалъ дорога входитъ въ широкую долину Силунченъ, по которой и тянется вплоть до мѣс. Туеза. Мѣстность на этомъ участкѣ всюду открытая.

У мѣс. Туеза дорога развѣтвляется: мандаринская продолжается прямо на западъ, а малая грунтовая дорога—на юго-западъ, слѣдуя все время по мѣстности ровной и открытой до д. Тудохоза.

У д. Тудохоза кончается колесный путь и начинается вьючная тропа, пролегающая по болотистымъ долинамъ.

Переодолѣвъ два перевала, изъ которыхъ Сяохарбалинъ легко доступенъ, а второй, безымянный, имѣетъ крутые подъемъ и спускъ, тропа входитъ въ долину р. Тамагоу, составляющую узелъ путей.

Отсюда отходятъ пути: на востокъ къ мѣс. Туменза, лежащему на большой дорогѣ Одунченъ—Тунфусы; на западъ къ д. Тавайлаза и далѣе въ долины Кутунхэ и Эльдагоу, и на югъ, черезъ заводъ Чанбошань, къ мѣс. Тунфусы.

Изъ долины Тамагоу тропа опять вступаетъ въ болотистую долину, которая постепенно суживается; переваливъ черезъ Тамагоу-

линскій перевалъ, тропа у постоялаго двора Люшихеза втягивается въ Чанбошанское ущелье, по которому и тянется вплоть до завода Чанбошань.

На этомъ участкѣ приходится преодолѣвать самый высокій въ треугольникѣ Одунченъ—Тудагоу—Шибичахэ перевалъ Чанбошанлинъ съ очень крутыми скатами.

Съ вершинъ Чанбошанлина открывается громадный горизонтъ во всѣ стороны, при чемъ вся мѣстность, лежащая внутри вышеупомянутаго треугольника, представляется какъ бы съ высоты птичьяго полета.

Отъ Одунчена до Тудохозы мѣстность довольно густо населена, при чемъ по мѣрѣ приближенія къ Тудохозѣ населеніе постепенно рѣдѣетъ, количество поселеній уменьшается.

Отъ д. Эрдохеза и до долины Тамагоу населенія совершенно нѣтъ. Долина Тамагоу является какъ бы оазисомъ. Далѣе къ Чанбошаню населенія опять почти нѣтъ: на протяженіи 29 верстъ отъ Тамагоу до Чанбошаня встрѣчается всего одна деревня и два постоялыхъ двора.

Въ Чанбошани прежде производилась выплавка серебра изъ богатой руды (по процентному въ ней содержанію этого благороднаго металла). За недостаткомъ техническихъ знаній и благодаря примитивности техническихъ средствъ серебряные рудники нынѣ заброшены. Въ настоящее время здѣсь производится только выплавка мѣди самымъ первобытнымъ способомъ. Суточная выплавка мѣди колеблется въ предѣлахъ отъ 10 до 300 китайскихъ фунтовъ.

Отъ Чанбошаня опять начинается колесный путь, который тянется по ущелью, постепенно расширяющемуся въ долину.

У д. Лотокгоу (по переходѣ черезъ р. Бульхатунъ) дорога выходитъ на большой трактъ Одунченъ—Тунфусы.

На участкѣ Лотокгоу—Тунфусы дорога пролегаетъ по долинѣ р. Бульхатунъ.

Отъ Тунфусы къ Тудагоу идутъ двѣ дороги въ разстояніи отъ 1 до 5—6 верстъ одна отъ другой.

Западная дорога тянется по мѣстности возвышенной, большею частью покрытой лѣсомъ и пересѣченной болотистой долиной р. Сели-хэ, и выходитъ на равнину у мѣст. Тудагоу.

Отъ Тудагоу дорога поворачиваетъ на юго-востокъ и сперва пролегаетъ по широкой долинѣ, а у д. Бейтундія втягивается въ узкую долину р. Эльдагоу, по которой и слѣдуетъ до полицейскаго поста Эльдагоу; мѣстами эта долина суживается до $4^1/_2$ верстъ.

На этомъ послѣднемъ участкѣ, у устья р. Вожилинъ, отходитъ на западъ тропа, выходящая въ долину р. Таса-хэ.

Долины рр. Бульхатунъ, Сели-хэ, Ша-хэ и Эльдагоу (до д. Бейтундія) населены довольно густо; самые значительные населенные пункты: Тунфусы и Тудагоу.

Остальная часть долины р. Эльдагоу слабо населена; здѣсь, въ началѣ долины, кое-гдѣ разбросаны жалкія хижинки корейцевъ, а отъ устья р. Шибзиц-хэ и до полицейскаго поста Эльдагоу—фанзы золотоискателей.

Золотыя розсыпи тянутся на протяженіи около 10 верстъ; 100 пудовъ промытаго песку даютъ 8—12 золотниковъ золота при самой простѣйшей промывкѣ.

IV. Устье р. Вожилинъ—Чечандза—Кутунхэ—Тасахэ—Тавайлаза—Тамагоу.

Изъ долины Эльдагоу въ долину Тасахэ и далѣе черезъ дд. Тавайлаза и Тамагоу къ мѣдноплавильному заводу Чанбошань ведетъ тропа общимъ протяженіемъ въ 192 версты (до д. Тамагоу).

При впаденіи р. Вожилинъ въ р. Эльдагоу кончается колесный путь и начинается вьючная тропа.

Сперва тропа тянется по болотистому дну долины р. Вожилинъ, пересѣкая на своемъ пути нѣсколько рѣчекъ, обращающихся послѣ дождей въ бурные потоки, которые по силѣ своего теченія становятся въ этотъ періодъ непреодолимыми для перехода. Затѣмъ она поднимается на перевалъ Вожилинъ, вступая въ тайгу. Здѣсь тропа вьется по глинистому грунту, испещренному ручейками и усѣянному громадными острыми камнями. Обнаженные корни, переплетающіяся вѣтви деревъ и наваленные тамъ и сямъ въ нѣсколько обхватовъ стволы еще болѣе затрудняютъ движеніе, заставляя подвигаться впередъ чуть ли не ползкомъ; лошади застреваютъ въ чащѣ; движеніе верхомъ невозможно; самой тропы не видно, почему движеніе черезъ тайгу безъ надежнаго проводника очень рискованно. Спускъ съ перевала Вожилинъ имѣетъ такой же характеръ, какъ и подъемъ.

Съ перевала Вожилинъ тропа входитъ въ болотистую долину Будоянча, идя все время вдоль возвышенностей, окаймляющихъ долину съ сѣверной стороны, и пересѣкая массу ручьевъ, протекающихъ среди торфяныхъ болотъ.

Въ двухъ верстахъ отъ перевала Міалинъ тропу прерываетъ рѣка Будоянча-хэ, шириною въ 10 саженъ и глубиною въ 2 аршина съ каменистымъ дномъ; берега рѣки низки, но доступъ къ ней затрудненъ густыми зарослями на правомъ берегу и топкимъ болотомъ на лѣвомъ берегу рѣки, именно въ томъ мѣстѣ, гдѣ она проходима въ бродъ да и то съ трудомъ, такъ какъ громадная скорость теченія сноситъ лошадей саженъ на сто внизъ, гдѣ приходится преодолѣвать рѣку вплавь (переправа черезъ рѣку Будоянча-хэ совершалась мною спустя 15 дней послѣ прекращенія періода дождей).

Перевалъ Міалинъ такого же характера, какъ и перевалъ Вожилинъ, но спускъ съ него къ д. Чечандза болѣе затруднителенъ, чѣмъ спускъ съ перваго.

На всемъ протяженіи отъ устья рѣки Вожилинъ и до д. Чечандза (35½ верстъ) населенія нѣтъ; здѣсь всего два двора (Будоянча и Чечандза); отъ д. Чечандза тропа круто поворачиваетъ на югъ и первыя 5—6 верстъ тянется по мѣстамъ болотистымъ и покрытымъ лѣсомъ, 5 разъ пересѣкая рѣку Кутун-хэ, которая въ обыкновенное время легко проходима въ бродъ, а далѣе тропа вступаетъ въ болѣе узкую каменистую часть долины рѣки Кутун-хэ, вдоль которой разбросаны фанзы золотоискателей.

Громадные острые камни, цѣлыя горы использованнаго золотоноснаго песку и масса протоковъ, на которые разбивается здѣсь рѣка Кутун-хэ, до крайности затрудняютъ движеніе, заставляя то и дѣло вести лошадей въ поводу.

Отъ полицейскаго поста Кутунхэ тропа поворачиваетъ на западъ.

Сначала она вьется среди золотыхъ пріисковъ, перескакивая съ одного бугра на другой, а потомъ втягивается по узкому ущелью на перевалъ Санпилинъ, съ такими же свойствами, какъ и первые два перевала, но переходъ черезъ него гораздо затруднительнѣе и утомительнѣе, благодаря громадной длинѣ подъема и спуска (6 верстъ подъемъ и 5 верстъ спускъ).

По минованіи перевала Санпилинъ тропа, сохраняя западное направленіе, входитъ въ долину рѣки Таса-хэ, по которой, на протяженіи 7—8 верстъ отъ полицейскаго поста Тасахэ, производится добыча золота.

Долина эта тоже болотистая; тропа восемь разъ пересѣкаетъ рѣку Таса-хэ, которая вездѣ проходима въ бродъ, но имѣетъ берега топкіе, въ которыхъ лошади вязнутъ чуть ли не по брюхо.

У постоялаго двора Тасахэ тропа поворачиваетъ на сѣверъ къ д. Сялюшихеза, переваливая черезъ два невысокихъ возвышенія и пересѣкая болотистую долину безымянной рѣчки, впадающей въ рѣку Кутун-хэ.

На протяженіи отъ дер. Чечандза до дер. Сялюшихеза населеніе пришлое, сосредоточенное исключительно на золотыхъ пріискахъ.

Запасовъ продовольствія и фуража здѣсь нѣтъ. Скудные запасы перваго едва могутъ удовлетворять неприхотливыя требованія золотоискателей.

У д. Сялюшихеза тропа снова втягивается въ долину р. Кутун-хэ; здѣсь на протяженіи до д. Тетенза она мѣстами вьется почти по вертикальной стѣнѣ на высотѣ до 20 саженъ отъ уровня рѣки; ширина тропы не болѣе шага.

У д. Тетенза долина рѣки Кутун-хэ расширяется, при чемъ первыя 2—3 версты она покрыта топкими болотами, по которымъ приходится пробираться, держа лошадей въ поводу и перепрыгивая съ кочки на кочку; переваливъ черезъ два небольшихъ возвышенія, покрытыхъ лѣсомъ на вязкомъ грунтѣ, тропа подходитъ къ д. Тавайлаза.

Отъ д. Тавайлаза отходятъ три пути: на сѣверъ къ Одунчену, на югъ къ д. Чечандза и на востокъ къ д. Тамагоу.

Второй путь — тропа — на всемъ протяженіи тянется вдоль болотистой долины рѣки Кутун-хэ, связывая путь Тудагоу — Тасахэ съ путемъ Тавайлаза—Тамагоу—Тунфусы.

Третій путь, пройдя рядъ узкихъ, болотистыхъ долинъ съ невысокими перевалами между ними, выходитъ въ долину рѣки Тамагоу.

Населеніе вдоль долины рѣки Кутун-хэ рѣдкое, смѣшанное китайско-корейское. На участкѣ Тавайлаза—Тамагоу населенія вовсе нѣтъ.

Описанный IV путь представляетъ большія затрудненія движенію своими болотами, перевалами и тайгой, по которымъ онъ проложенъ. Чтобы сдѣлать эту тропу удобопроходимой даже для вьючнаго движенія, придется на протяженіи около 50—60 верстъ забросать ее фашинами или хворостомъ; вырубить и выкорчевать верстъ на 15—20 полосу тайги въ сажень шириною и убрать валежникъ, на что потребуется масса рабочихъ рукъ, которыхъ тамъ почти нѣтъ, и времени. Для продолженія же колеснаго пути, кромѣ перечисленныхъ работъ, придется еще разрабатывать спуски и подъемы на перевалахъ.

Общее заключеніе о путяхъ.

Всѣ пройденныя дороги и тропы проложены вдоль естественныхъ путей сообщенія, т. е. вдоль долинъ, по которымъ протекаютъ рѣки и рѣчки. Со стороны мѣстныхъ властей и населенія не сдѣлано почти ничего для улучшенія дорогъ. Правда, на такъ называемой мандаринской дорогѣ отъ Хайлина до Омосо и отъ Одунчена до Туезы, черезъ нѣкоторыя проточныя воды перекинуты мосты; къ сожалѣнію, мосты эти почти не поддерживаются въ порядкѣ и постепенно приходятъ къ разрушенію. Вотъ и все, что сдѣлано съ технической стороны для улучшенія путей.

Между тѣмъ, чтобы сдѣлать дороги проѣздными, во всякое время года, достаточно забросать болотистыя мѣста хотя бы хворостомъ, благо онъ вездѣ имѣется въ достаточномъ количествѣ.

Лишь въ сухое время года и когда ледъ сковываетъ воды, дороги сносны для движенія; въ сырое же время года движеніе по нимъ представляетъ сущую пытку. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ нерѣдко можно встрѣтить послѣ дождей брошенные въ грязи повозки и трупы павшихъ отъ изнеможенія животныхъ.

Что же касается тропъ, то къ нимъ совершенно не прикасалась рука человѣка.

МАРШРУТЪ № 17.

Станція Хайлинъ городъ Омосо 165½ верстъ.

Названіе населенныхъ пунктовъ.	Разстоянія въ верстахъ.	Ширина дороги и грунтъ ея.	Переправы и другія препятствія, встрѣчаемыя на пути. Необходимыя исправленія препятствій.
Ст. Хайлинъ.		Ширина дороги отъ 3 до 4 саж. Грунтъ дороги суглинистый, а мѣстами песчаный.	Въ 1½ верст. отъ ст. Хайлинъ дорогу пересѣкаетъ рѣка Хайлинъ. Ширина рѣки—30 саж.; наибольшая глубина 1½ саж.; скорость теченія 2 фут. въ сек.; дно глинисто-каменистое; берега низкіе.
Рѣка Хайлинъ.	1½		
Дер. Сандяза.	½		Переправа черезъ рѣку паромная на шестахъ. Паромъ въ одинъ разъ поднимаетъ 13—14 лошадей и 20—25 человѣкъ.
Дер. Чантунангоу.	1		
Перевалъ.	5		Матеріала для постройки моста черезъ р. Хайлинъ имѣется вблизи (на станціи) и въ достаточномъ количествѣ.
Дер. Тудятырлъ.	1½		На протяженіи отъ Хайлина до Нингуты черезъ ручьи, пересѣкающіе дорогу, имѣется 10 свайныхъ мостовъ длиною отъ 1 до 2 саж. и шириною въ 1½ саж.
Дер. Чацхола.	5½		
Дер. Шанчеза.	1½		Пять мостовъ требуютъ исправленій; матеріалъ имѣется подъ рукою.
Дер. Шаншилинъ.	2½		На этомъ же протяженіи потребуется устроить въ 5 мѣстахъ гать изъ фашинъ въ одинъ рядъ, общею длиною въ 145 саж. Матеріалъ есть (мелкій кустарникъ); для устройства гати въ одинъ день потребуется 180 рабочихъ.
Городъ Нингута.	6		
Итого . . .	25		
Кумирня Ирганъ.	4½	Ширина дороги отъ 2 до 4 сажен. Грунтъ дороги—суглинокъ, мѣстами супесокъ и песокъ.	Отъ гор. Нингуты до долины р. Чаленза дорога пересѣкаетъ 11 переваловъ; изъ нихъ три перевала, ближайшихъ къ рѣкѣ Чаленза, имѣютъ наиболѣе крутые спуски и подъемы.
Та-Ирганъ.	4½		
Дер. Куюши.	2		На этомъ участкѣ 13 мостовъ (два каменныхъ, по 4 саж. длины и по 2 саж. ширины; остальные
Дер. Та-Муданангоу.	2		

Названіе населенныхъ пунктовъ.	Разстоянія въ верстахъ.	Ширина дороги и грунтъ ея.	Переправы и другія препятствія, встрѣчаемыя на пути. Необходимыя исправленія препятствій.
Дер. Та-Муденъ.	2		деревянные, длиною до 3 саж. и шириною въ 1½ саж.); изъ нихъ 8 мостовъ требуютъ исправленій; кромѣ того требуется перекинуть еще 11 мостиковъ, до 2 сажен. длиною каждый. Кромѣ мостовъ на этомъ же участкѣ необходимо устроить нѣсколько гатей изъ фашинъ въ одинъ рядъ, общею длиною въ 240 саж.; матеріалъ имѣется подъ рукою; для устройства гати въ одинъ день необходимо 300 рабочихъ.
Дер. Муданангоу.	2½		
Дер. Та-Ланчикоу.	3		
Дер. Ся-Ланчикоу.	3½		
Дер. Хилундянъ.	2½		
Дер. Памедянза.	5		
Дер. Худяона.	4½		
Дер. Мучи.	5½		
Мѣс. Саличжанъ.	3		
Итого . . .	44½		
Дер. Сандагоу.	5½	Ширина дороги отъ 3 до 5 сажень. Грунтъ дороги каменистый.	Поверхность долины р. Чаленза представляетъ застывшій потокъ лавы, по которому протекаетъ рѣка Чаленза одиннадцатью протоками шириною отъ 4 до 40 саж. и глубиною до ½ саж.; черезъ протоки имѣется лишь два моста, требующихъ исправленій. Черезъ остальные протоки необходимо построить мосты, такъ какъ во время дождей вода поднимается въ нихъ до 5—6 футовъ. Матеріалъ для мостовъ имѣется вблизи (въ разстояніи 1—1½ вер.).
Рѣка Чаленза.	6½		
Перевалъ Вейхуйхелинъ.	12	Ширина дороги отъ 1 до 2 сажен. Грунтъ дороги песчаный, мѣстами суглинистый.	Между р. Чаленза и д. Вейхуйхэ два большихъ перевала; спуски и подъемы ихъ мѣстами очень круты и требуютъ припряжки лошадей къ повозкамъ; дорога черезъ оба перевала пересѣчена ручьями и усѣяна большими камнями. Изъ двухъ переваловъ, перевалъ Вейхуйхелинъ представляетъ наибольшее затрудненіе движенію. Необходимо отвести въ сторону отъ дороги ручьи и убрать камни. На участкѣ рѣки Чаленза — мѣстечко Эрчжанъ имѣется четыре моста на коз-
Дер. Вейхуйхэ.	3		

Названіе населенныхъ пунктовъ.	Разстоянія въ верстахъ.	Ширина дороги и грунтъ ея.	Переправы и другія препятствія, встрѣчаемыя на пути. Необходимыя исправленія препятствій.
Мѣст. Эрчжанъ.	4		лахъ, шириною въ 1½ саж. и длиною до 4 саж. Необходимо устроить нѣсколько гатей общею длиною въ 180 саж., на что потребуется 220 рабочихъ при работѣ въ теченіе однѣхъ сутокъ и при укладкѣ фашинъ въ одинъ рядъ.
Итого. . .	31		
Пост. дворъ Логуа.	4½	Ширина дороги отъ 1 до 4 сажень. Грунтъ дороги суглинистый, а мѣстами песчаный. Отъ мѣс. Эрчжанъ до пост. дв. Логуа на всемъ протяженіи, а отъ пост. дв. Логуа до постоял. дв. Чуденъ мѣстами дорога усѣяна камнями.	Дорогу пересѣкаютъ рѣчки: у мѣст. Эрчжанъ; у постоялаго двора Сяваза—Тынши-хэ; у постоялаго двора Сиганза—Тулин-хэ; въ двухъ верстахъ, не доходя до дер. Фынхуандянъ, и у д. Ташихэ.
Пост. дворъ Чуденъ (полиц. постъ).	12½		
Дер. Пейгоу.	11		Всѣ эти рѣчки въ сухое время проходимы всюду въ бродъ, при чемъ р. Таши-хэ почти совсѣмъ высыхаетъ; дно ихъ песчаное; берега низкіе и пологіе. Въ дождливое время года онѣ разливаются, при этомъ ширина ихъ достигаетъ до 30 саж., а глубина доходитъ до 2 саж. У постоялыхъ дворовъ Сяваза и Сиганза имѣются для переправы лодки-душегубки на 2 человѣка каждая. Рѣка Эрчжанъ отъ мѣс. Эрчжанъ на протяженіи 4 верстъ, почти до постоялаго двора Логуа, заливаетъ дорогу.
Дер. Тачжанъ (полиц. постъ).	1		
Дер. Синчжанъ.	2		
Дер. Подунгоу.	2		
Дер. Шагитунь.	2		
Пост. дворъ Сяваза.	6		
Дер. Тулинганза.	2		На пространствѣ Эрчжанъ—Омосо имѣется 11 мостовъ черезъ ручьи, изъ нихъ два совершенно негодныхъ; въ 7 мѣстахъ необходимо построить мосты длиною отъ 1 до 2 саж.
Пост. дворъ Сиганза.	3		
Дер. Фынхуандянъ.	8		На этомъ участкѣ требуется уложить гать въ различныхъ мѣстахъ, общимъ протяженіемъ въ 1,260 саж., на что нужно при однодневной работѣ и при укладкѣ фашинъ въ одинъ рядъ 1,515 человѣкъ.
Дер. Ташихэ.	1½		На этомъ же участкѣ 11 перевaловъ; всѣ они по крутизнѣ

Названіе населенныхъ пунктовъ.	Разстоянія въ верстахъ.	Ширина дороги и грунтъ ея.	Переправы и другія препятствія, встрѣчаемыя на пути. Необходимыя исправленія препятствій.
			спусковъ и подъемовъ легко преодолимы, кромѣ подъема отъ постоялаго двора Чуденъ, который довольно крутъ.
Гор. Омосо.	9 1/2		Въ 3 верстахъ отъ постоялаго двора Чуденъ отходитъ вправо другая дорога на Омосо, которая выходитъ на описываемую дорогу у д. Фынхуандянъ, при чемъ и телеграфъ, идущій отъ Хайлина на Омосо, на этомъ участкѣ проведенъ вдоль второй дороги.
Итого. . .	65		
Всего. . .	165 1/2		

МАРШРУТЪ № 18.

Гор. Омосо — гор. Одунченъ — 47 1/2 верстъ.

Названіе населенныхъ пунктовъ.	Разстоянія въ верстахъ.	Ширина дороги и грунтъ ея.	Переправы и другія препятствія, встрѣчаемыя на пути. Необходимыя исправленія препятствій.
Гор. Омосо.		Ширина дороги отъ 2 до 4 саженъ. Грунтъ дороги суглинистый, а мѣстами супесокъ.	Въ 5 1/2 верстахъ отъ г. Омосо дорогу пересѣкаетъ р. Чжерды-хэ шириною въ 20 саж., глубиною въ 1 аршинъ; скорость теченія ея 1/2 фута въ секунду; дно песчаное, усѣянное галькой; для переправы черезъ рѣку во время дождей имѣется лодка на двухъ человѣкъ.
Дер. Чжерды-хэ.	3 1/2		
Р. Чжерды-хэ.	2		Кромѣ того до дер. Хандаохецзы дорогу пересѣкаютъ девять рѣчекъ и ручьевъ, черезъ которые требуется перекинуть мосты съ наибольшею длиною въ 4 саж. Всѣ эти рѣчки и ручьи въ сухое время легко проходимы въ бродъ.
Дер. Шузыяръ.	3		
Дер. Хейшитунь.	3 1/2		Между деревнями Шузыяръ и Сундяганза необходимо устроить гать въ три ряда фашинъ, общимъ протяженіемъ въ 200 саж., на что потребуется 720 человѣкъ при однодневной работѣ; на остальномъ же протяженіи отъ г. Омосо до д. Хандаохецзы потребуется 120 саж. гати однорядной.
Дер. Сундяганза.	2 1/2		
Дер. Хейшитунь.	1		
Пер. Хейшилинъ.	7		Перевалы Хейшилинъ и Лимынтылинъ имѣютъ крутости отъ 2° до 8°, кромѣ спуска къ Лифынчи, доходящаго до 15°—20°.
Дер. Сяхевайцза.	3		
Пер. Лимынтылинъ.	3		
Дер. Лифынчи.	3		
Дер. Хандаохецзы.	1 1/2	Ширина дороги отъ 3 до 4 саженъ. Грунтъ дороги глинистый.	Кромѣ существующихъ двухъ мостовъ черезъ рѣки Лямулинза и Сялишухеза, необходимо устроить мостъ черезъ ручей у д. Хандаохецзы длиною въ 4 саж.

Названіе населенныхъ пунктовъ.	Разстоянія въ верстахъ.	Ширина дороги и грунтъ ея.	Переправы и другія препятствія встрѣчаемыя на пути. Необходимыя исправленія препятствій.
Пер. Видзигоулинъ.	4		Подъемъ на перевалъ Видзигоулинъ имѣетъ крутизну отъ 5° до 15°; дорога изрѣзана рытвинами и усѣяна камнями.
Дер. Видзигоу.	1		
Дер. Лямулинза.	6½		
Дер. Сялишухеза.	1½		
Г. Одунченъ.	1½		
Итого . . .	47½		

МАРШРУТЪ № 19.

Гор. Одунченъ — мѣст. Туеза — 21 1/2 верста.

Названіе населенныхъ пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	Ширина дороги и грунтъ ея.	Переправы и другія препятствія, встрѣчаемыя на пути. Необходимыя исправленія препятствій.
Гор. Одунченъ.		Ширина дороги отъ 3 до 4 саж. Грунтъ дороги суглинистый.	Въ 5 1/2 верстахъ отъ г. Одунчена дорогу пересѣкаетъ рѣка Мудандзянъ, шириною въ 25 саженъ и глубиною въ 1/2 саж., въ сухое время года; скорость теченія 1/2 фут. въ сек.; дно глинистое; берега низкіе. Для переправы имѣется паромъ, поднимающій 5—6 лошадей и 8 человѣкъ. Въ дождливое время ширина рѣки увеличивается до 40 саж., а глубина до 1 1/2 саж. и скорость теченія доходитъ до 2 фут. въ секунду.
Р. Мудандзянъ.	5 1/2		
Дер. Видзигоу.	2 1/2		
Дер. Силунченъ.	5		
Дер. Сяошидахеза.	4 1/2		Черезъ два ручья у дер. Сяошидахеза переброшены мосты на сваяхъ, длиною въ 1 и 3 саж. и шириною въ 1 1/2 саж.
Мѣст. Туеза.	4		Между г. Одунченомъ и мѣст. Туеза необходимо устроить въ нѣсколькихъ мѣстахъ однорядную фашинную гать общимъ протяженіемъ въ 50 саж., для чего потребно 60 рабочихъ въ одинъ день.
Итого . .	21 1/2		

МАРШРУТЪ № 20.

Мѣст. Туеза — мѣдноплавильный заводъ Чанбошань — 80 верстъ.

Названіе населенныхъ пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	Ширина дороги и грунтъ ея.	Переправы и другія препятствія, встрѣчаемыя на пути. Необходимыя исправленія препятствій.
Мѣст. Туеза.		Ширина дороги отъ 2 до 3 саж. Грунтъ дороги мѣстами глинистый, мѣстами болотистый.	
Дер. Колимауза.	1		У дер. Колимауза необходима однорядная фашинная гать, длиною въ 30 саж.
Дер. Ляндятурлъ.	4		У дер. Ляндятурлъ черезъ ручей необходимъ мостъ, длиною въ 1 саж.
Дер. Шадитурлъ.	2		Черезъ р. Ташахеза требуется устроить мостъ, длиною въ 4 саж.; ширина рѣчки 3 саж.; глубина 1 аршинъ; дно ея илистое; берега топкіе.
Дер. Тудохоза.	6	Отъ дер. Тудохоза и до завода Чанбошань имѣется лишь вьючная тропа.	Отъ д. Тудохоза до перевала Сяохарбалинъ на протяженіи болѣе 20 верстъ тянется почти сплошное топкое торфяное болото, пересѣченное ручьями и прерываемое небольшими возвышеніями тоже съ вязкимъ грунтомъ, черезъ которое потребуется устроить четырехрядную фашинную гать, длиною въ 16 верстъ (10 погонныхъ саженъ гати по профили, указанной на планѣ № 15, могутъ устроить въ одинъ день 80 человѣкъ) съ 4 мостами черезъ ручьи, длиною до 5 саж.
Дер. Эрдохеза.	3		
Пер. Сяохарбалинъ.	18½		Перевалъ Сяохарбалинъ не представляетъ препятствій движенію; отъ этого перевала до д. Тамагоу тропа идетъ по моховому болоту, почти на протяженіи 16 верстъ; болото пересѣкается небольшими ручьями. На этомъ участкѣ необ-

Названіе населенныхъ пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	Ширина дороги и грунтъ ея.	Переправы и другія препятствія, встрѣчаемыя на пути. Необходимыя исправленія препятствій.
			ходимо устроить двухрядную гать общею длиною въ 13 вер. съ мостами черезъ два ручья, длиною до 2 саж. каждый, и черезъ р. Тамагоу, въ 5 саж. длиною. Р. Тамагоу: ширина 4 саж.; глубина 1 саж., скорость теченія 1½ фут. въ сек.; дно илистое; берега топкіе. Въ 2½ верстахъ не доходя до д. Тамагоу—перевалъ съ крутыми подъемомъ и спускомъ.
Дер. Тамагоу.	16½		
Пер. Тамагоулинъ.	13½		
Пост. дв. Люшихеза.	5½		Отъ д. Тамагоу до постоялаго двора Люшихеза тропа мѣстами пересѣкается ручьями съ болотистыми топкими берегами; черезъ болотистыя пространства необходимо проложить трехрядныя фашинныя гати общимъ протяженіемъ въ 90 саж. и однорядныя гати протяженіемъ около 2 верстъ, съ тремя мостами, длиною до 2 саж. Перевалъ Тамагоулинъ имѣетъ подъемъ и спускъ не круче 20°.
Пер. Чанбошанлинъ.	5		Перевалъ Чанбошанлинъ трудно преодолимъ по крутизнѣ и длинѣ своихъ спусковъ и подъемовъ.
Мѣдноплавильный заводъ Чанбошань.	5		Начиная отъ постоялаго двора Люшихеза и до завода Чанбошань дорога усѣяна камнями и пересѣчена ручьями.
			Примѣчаніе. При проложеніи колесной дороги отъ д. Тудохоза до Чанбошаня, помимо указанныхъ работъ, придется вести работы по уширенію существующаго полотна и проведенію дороги зигзагами черезъ перевалъ Чанбошанлинъ.
Итого . .	80		

МАРШРУТЪ № 21.

Мѣдноплавильный заводъ Чанбошань — дер. Тамагоу (на правомъ берегу рѣки Тамагоу) — 298 1/2 верстъ.

Названіе населенныхъ пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	Ширина дороги и грунтъ ея.	Переправы и другія препятствія, встрѣчаемыя на пути. Необходимыя исправленія препятствій.
Заводъ Чанбошань.		Ширина дороги 3 шага. Грунтъ дороги глинисто-болотистый, а мѣстами песчано-каменистый.	До р. Бульхатунъ дорога пересѣкается въ 8 мѣстахъ. Р. Чанбошань, шириною въ 1 саж. и глубиною въ 1 футъ.
Кумирня.	4		
Рѣка Бульхатунъ.			Р. Бульхатунъ: ширина ея 20 саж., глубина 1 саж., дно песчано-каменистое; скорость теченія 2 фута въ сек.; берега низкіе; во время дождей вода сильно поднимается. Для переправы имѣется лодка на 3 человѣка. Матеріалъ для постройки моста имѣется вблизи.
Дер. Лотокгоу.	9	Ширина дороги отъ 3 до 4 саж. Грунтъ дороги суглинокъ.	Въ двухъ верстахъ къ востоку отъ д. Кондоху дорогу пересѣкаетъ р. Бульхатунъ двумя рукавами, шириною въ 15 и 10 саж., глубиною въ 1 аршинъ. Въ періодъ дождей рѣка въ бродъ непроходима. Матеріалъ для постройки моста есть.
Дер. Кондозю.	4		
Дер. Кондоху.	1/2		
Мѣст. Тунфусы.	4 1/2	Ширина дороги отъ 1 до 3 саж. Грунтъ дороги болотистый въ мѣстахъ низменныхъ и, глинистый на мѣстахъ возвышенныхъ.	Между р. Бульхатунъ и мѣс. Тунфусы нужна гать протяженіемъ въ 50 саж., на что потребуется, при суточной работѣ, 60 рабочихъ, при укладкѣ фашинъ въ одинъ рядъ. Въ мѣстахъ низменныхъ необходимо устроить въ нѣсколькихъ мѣстахъ однорядную фашинную гать, длиною въ 120

Названіе населенныхъ пунктовъ.	Разстояніе въ верстахъ.	Ширина дороги и грунтъ ея.	Переправы и другія препятствія, встрѣчаемыя на пути. Необходимыя исправленія препятствій.
			саженъ, для чего потребуется 165 рабочихъ при работѣ въ одинъ день. Дорогу пересѣкаютъ: р. Сели-хэ, шириною въ 2 саж. и глубиною въ 1 аршинъ, и безымянная рѣчка, впадающая въ р. Ша-хэ, шириною въ 2 саж. и глубиною въ 1 аршинъ. Берега рѣчекъ и дно ихъ топкіе. Матеріалъ для постройки мостовъ есть. Подъемы и спуски имѣютъ крутизну отъ 5° до 20°, при чемъ большинство подъемовъ и спусковъ удобны для движенія.
Дер. Сели-хэ.	5½		
Импань.	4		
Мѣст. Тудагоу.	13½	Ширина дороги 2—3 шага. Грунтъ дороги до долины Эльдагоу глинистый, а въ долинѣ Эльдагоу песчано-каменистый, а мѣстами болотистый.	У мѣст. Тудагоу дорогу пересѣкаетъ р. Ша-хэ, шириною въ 15 саж., глубиною въ 2 арш.; дно песчано-каменистое; скорость теченія 2 фута въ сек.; берега низкіе и болотистые; имѣется черезъ рѣку пѣшеходный мостъ. Кромѣ этого дорогу пересѣкаютъ: шесть разъ рѣка Эльдагоу, р. Вожилинъ двумя протоками, р. Шибзиц-хэ и масса ручьевъ. Въ сухое время года ширина этихъ рѣчекъ не превосходитъ 10 саж., глубина ½ саж. и быстрота теченія 2 фута въ секунду, но въ періодъ дождей, вода въ нихъ быстро поднимается, закрывая всѣ броды. Дно рѣчекъ песчано-каменистое; берега низкіе.
Хочитунь.	2½		
Дер. Сикучинза.	1½		
Дер. Пейшань.	3½		
Дер. Бейтундіа.	2		
Р. Вожилинъ.	13		Противъ устья долины Вожилинъ и на протяженіи послѣднихъ 6 верстъ, не доходя полицейскаго поста Эльдагоу, потребуется устройство гати, общею длиною въ 250 саж., въ одинъ рядъ фашинъ.
Полиц. постъ Эльдагоу.	16		
Р. Вожилинъ.	16		

Названіе населенныхъ пунктовъ.	Разстоянія въ верстахъ.	Ширина дороги и грунтъ ея.	Переправы и другія препятствія, встрѣчаемыя на пути. Необходимыя исправленія препятствій.
Пер. Вожилинъ.	20		
Отд. фанза Будоянча.	5 1/2		
Пер. Міалинъ.	10		
Дер. Чечандза.	4		
Полиц. постъ Кутун-хэ.	12		
Пер. Санпилинъ.	7		
Дер. Таса-хэ.	6		
Дер. Годличанъ.	12		
Дер. Ханюхеза.	8 1/2		
Дер. Сялюшихеза.	10		
Дер. Шибичахаза.	5		
Дер. Татенза.	7 1/2		
Дер. Вимбакеза.	6		
Дер. Чекандза.	12		
Дер. Тавайлаза.	6		
Дер. Кутунхэ.	6		
Дер. Хонгонкоуза.	9 1/2		
Дер. Памитеза.	2		

Названіе населенныхъ пунктовъ.	Разстоянія въ верстахъ.	Ширина дороги и грунтъ ея.	Переправы и другія препятствія, встрѣчаемыя на пути. Необходимыя исправленія препятствій.
Дер. Чечандза.	5½		
Дер. Кутунхэ.	6		
Перевалъ.	22½		
Дер. Тамагоу.	16		
Итого. .	298½		

МАРШРУТЪ № 22.

Отъ г. Херіенга черезъ д. Ліудагоу до мѣст. Тудагоу — 70 верстъ.

Названіе селенія, число жителей, фанзъ и колодцевъ.	Разстояніе въ верстахъ отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
Гор. Херіенгъ.		Дорога отъ г. Херіенга къ дер. Ліудагоу: въ $3^1/_2$ верстахъ переправа на шаландахъ черезъ рѣку Тумень-ула. По переправѣ дорога идетъ до д. Узагори—по краю обрыва и далѣе по широкому уступу склона горы къ рѣкѣ. Пройдя дер. Хаашимъ, поворачиваетъ на сѣверо-западъ и входитъ въ узкое ущелье, ведущее къ пер. Уранкелинъ.
Дер. Узагори, жителей 200, фанзъ 70.	7	
Дер. Хаашимъ, жителей 80, фанзъ 25.	13	
Дер. Сарибакуби, жителей 100, фанзъ 30.	18	До перевала дорога пересѣкаетъ много разъ каменистый горный ручей. Мостовъ черезъ этотъ ручей не имѣется, а потому переѣздъ въ бродъ. Дорога къ перевалу шириною отъ 4—6 шаговъ. Подъемъ на перевалъ не крутой, но, вслѣдствіе незначительнаго протяженія, утомителенъ.
Дер. Тернанмори, жителей 30, фанзъ 10.	27	Отъ дер. Тернанмори дорога по ручью идетъ къ мѣст. Талаза. На пути небольшая переправа въ бродъ (ширина брода 2 саж., глубина 2 фута). Бродъ не препятствуетъ движенію. Дорога до Талазы вполнѣ удобна для движенія. Талаза—небольшое мѣстечко, населенное китайцами. Въ немъ имѣются китайскіе магазины и китайскій постъ (15 солдатъ при офицерѣ).
Мѣст. Талаза, жителей 200, фанзъ 60.	32	Отъ м. Талаза дорога идетъ по обработанному полю; встрѣчающіеся на пути ручьи переходятъ по исправнымъ деревяннымъ мостамъ.
Дер. Сидягоу, жителей 110, фанзъ 40.	38	Около дер. Сидягоу—пересѣкаетъ неглубокіе ручьи, съ песчанымъ дномъ, въ бродъ и затѣмъ входитъ въ долину рѣки Хелунью-хэ. Минуетъ д. Путакори (выше Ліудагоу) и, пересѣкая на пути небольшіе, неглубокіе (не болѣе 2 фут. глубиною) ручьи, доходитъ до дер. Ліудагоу. Долина рѣки Хелунью-хэ покрыта мелкою галькою, берега бродовъ совершенно низменны, дно бродовъ—песчаное съ мелкими камнями, проложенная по нимъ дорога вполнѣ удобна для дви-
Дер. Ліудагоу, фанзъ 150, колодц. 40.	47	

Названіе селенія, число жителей, фанзъ и колодцевъ.	Разстояніе въ верстахъ отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
		женія во всякое время года и для всѣхъ родовъ оружія и колеснаго обоза. На 55-й верстѣ переправа въ бродъ черезъ р. Тахэяръ. Затѣмъ, дорога, перейдя невысокій перевалъ у д. Хунчешоуга, идетъ по воздѣланной долинѣ р. Тахэяръ, направляясь на западъ и проходя мимо цѣлаго ряда раскинутыхъ отдѣльныхъ фанзъ.
Мѣст. Тудагоу, жителей 300, фанзъ въ одной группѣ 100, а всего въ деревнѣ того же названія фанзъ 500.	70	М. Тудагоу является для окрестныхъ деревень большимъ центромъ. Въ немъ имѣются: обширный ханшинный и маслобойные заводы, много китайскихъ магазиновъ, нѣсколько домашнихъ мельницъ для перемола зерна, мѣстныя пекарни и проч. Въ этомъ мѣстечкѣ есть китайскій постъ (10 китайскихъ солдатъ и офицеръ).

Мѣста большихъ приваловъ и бивуковъ: у д. Узагори, Хаашимъ, Тернанмори, Талаза, Сидягоу и Путакори. Поблизости отъ этихъ селеній имѣются и позиціи.

Расположеніе войскъ подъ крышею для небольшихъ отрядовъ возможно въ м. Талаза, въ Маанзаншань и Тудагоу; въ прочихъ придорожныхъ селеніяхъ—расположеніе подъ крышею затруднительно вслѣдствіе небольшихъ размѣровъ фанзъ.

Дорога на всемъ протяженіи отъ г. Херіенга до Тудагоу—удобна для движенія всѣхъ родовъ оружія и колеснаго обоза, за исключеніемъ переправъ черезъ рѣку Тумень-улу и р. Тахэяръ и подъема на перевалъ Уранкелинъ (между дер. Сарибакуби и переваломъ). Въ остальныхъ мѣстахъ почти не требуется серіозныхъ исправленій. Продовольствіе и фуражъ для небольшихъ отрядовъ (до полка пѣхоты или конницы) достать возможно у мѣстныхъ жителей, а на ханшинныхъ заводахъ или же въ м. Тудагоу—можно все потребное достать и для значительнаго отряда (примѣрно—на дивизію).

МАРШРУТЪ № 23.

Отъ мѣст. Тудагоу до гор. Одунчена — 133 версты.

Названіе селенія, число жителей, фанзъ и колодцевъ.	Разстояніе въ верстахъ отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
Мѣст. Тудагоу.		Отъ м. Тудагоу дорога идетъ по долинѣ рѣчки Тудагоу-хэ — сначала въ западномъ направленіи и постепенно мѣняя на сѣверо-западное и даже сѣверное направленіе. Долина шириною около 2-хъ верстъ. На пути приходится пересѣкать болотистые ручьи, съ трудомъ переходимые только въ дождливое время; въ болѣе же сухое—препятствій эти ручьи не представляютъ. По дорогѣ раскинуты отдѣльныя фанзы д. Тудагоу. По мѣрѣ удаленія отъ м. Тудагоу фанзы становятся все рѣже и рѣже, дорога постепенно переходитъ въ тропу и около послѣдней фанзы, отстоящей отъ названнаго мѣстечка въ 25 верстахъ, дорога хотя и показана на кроки сплошною чертою, но мѣстами съ едва замѣтными признаками ея. Причина— совершенное отсутствіе колеснаго по ней движенія. Пролегаетъ по грунту луговому; на протяженіи 25 верстъ дорога 19 разъ пересѣкаетъ ручьи, впадающіе въ рѣчку Тудагоу-хэ, и нѣсколько разъ названную рѣчку; переходъ черезъ всѣ ручьи въ бродъ, возможенъ лишь въ сухое время, когда они очень мелкіе и удобопроходимые, но въ дождливое время, въ виду полноводности ихъ, переходъ въ бродъ невозможенъ, ибо ручьи вытекаютъ изъ горныхъ долинъ, при чемъ глубина бродовъ въ нихъ мѣняется въ теченіе дня нѣсколько разъ. Въ разстояніи 9 верстъ отъ м. Тудагоу дорога переходитъ черезъ небольшой, но довольно крутой отрогъ горъ. Подъемъ на него и спускъ, (въ дождливое время) затруднительны, даже и для вьючныхъ лошадей. Въ сухое время этотъ отрогъ обходимъ съ южной стороны. Горы по бокамъ долины покрыты молодымъ лиственнымъ лѣсомъ, проходимымъ для пѣхоты.

Названіе селенія, число жителей, фанзъ и колодцевъ.	Разстояніе въ верстахъ отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
		Отъ послѣдней фанзы дер. Тудагоу долина рѣки Тудагоу-хэ становится съ дальнѣйшимъ движеніемъ на сѣверъ все уже и уже. Дорога вновь пересѣкаетъ нѣсколько разъ верховье названной рѣчки. Поселеній китайцевъ на пути не встрѣчается. Мѣстность становится болѣе закрытою: старый лиственный лѣсъ, безъ зарослей, покрываетъ гористые берега долины и приближается къ самой дорогѣ; дорога попрежнему тропа.
Фанза Чан-Ліушехоза.	35	Фанза Чан-Ліушехоза — жилище звѣролова; въ ней обитаютъ 3—4 китайца; стоитъ на полверсты отъ дороги.
		На 42-й верстѣ перевалъ Ліушехозалинъ въ полутора верстахъ отъ командующей надъ всею окружающею мѣстностью горою Чанбошань. Подъемъ на перевалъ не крутъ, но утомителенъ своею длиною. Дорога до перевала идетъ лѣсомъ, шириною 3 шага, мѣстами завалена поломанными деревьями; при движеніи по ней приходится нѣсколько разъ переходить не глубокій, но каменистый бурный горный ручей.
Сел. Ху-Ліушехоза, 4 фанзы.	48	Спускъ съ перевала до самаго селенія Ху-Ліушехоза тянется почти на 6 вер., сначала довольно крутой, но затѣмъ, войдя въ узкое ущелье и перейдя на лѣвый берегъ бурнаго ручья, становится почти незамѣтнымъ.
		На всемъ протяженіи отъ фанзы Чан-Ліушехоза до сел. Ху-Ліушехоза дорога идетъ по закрытой лѣсной полосѣ и доступна для пѣхоты, кавалеріи и вьючнаго обоза; движеніе по ней артиллеріи и колеснаго (двуколочнаго) обоза совершенно невозможно, ибо она узка и мѣстами, на значительное пространство, загромождена сломанными деревьями. Селеніе Ху-Ліушехоза состоитъ изъ 4-хъ разбросанныхъ, на двѣ—три версты одна отъ другой, фанзъ. Жители этихъ фанзъ—звѣроловы, запасовъ продовольствія имѣютъ всего на нѣсколько дней, а затѣмъ запасы пополняютъ изъ сел. Унчимлаза.
		Отъ сел. Ху-Ліушехоза дорога круто поворачиваетъ на западъ и идетъ по краю болотистой и трудно проходимой узкой, поросшей лѣсомъ долинѣ.

Названіе селенія, число жителей, фанзъ и колодцевъ.	Разстояніе въ верстахъ отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
Сел. Та-ма-гоу, 14 фанзъ.	61	На 53-й верстѣ (въ 5 в. отъ южной фанзы Ху-Ліушехоза) дорога переходитъ черезъ крутой перевалъ Міорлинъ. Подъемъ на перевалъ и спускъ съ него довольно круты, но доступны для горной артиллеріи; двуколочному обозу этотъ перевалъ представляетъ значительное затрудненіе. За переваломъ Міорлинъ, дорога около 4 верстъ имѣетъ западное направленіе, но затѣмъ круто поворачиваетъ на сѣверъ, согласуя свое направленіе съ направленіемъ долины. Срединою долины протекаетъ болотистый ручей. Дорога идетъ у самой подошвы горъ. Не доходя 2 верстъ до селенія Та-ма-гоу, дорога пересѣкаетъ поперечную болотистую долину. Переходъ черезъ долину крайне затруднителенъ для конныхъ, и исправленіе дороги возможно, устроивъ гать съ мостомъ посрединѣ. Селеніе Та-ма-гоу раскинуто по ручью того же названія отдѣльными фанзами, съ небольшими дворами. Запасы продовольствія и фуража въ этомъ селеніи ничтожны, едва хватаютъ на потребность жителей его. Въ самомъ селеніи Та-ма-гоу—бродъ черезъ ручей, глубиною до 4 футовъ въ періодъ дождей, въ прочее время вода въ ручьѣ сильно спадаетъ и ручей не является серьезнымъ препятствіемъ. На 69-й верстѣ (около 7—8 верстъ отъ сел. Та-ма-гоу) крутой, но короткій подъемъ на перевалъ Сяо-бе-линъ. Не доходя 2 верстъ до перевала, дорога переходитъ въ бродъ черезъ ручей и вблизи перевала черезъ болотистую лощину. Переходъ черезъ ручей труда особаго не представляетъ (глубина всего 3 фута при каменистомъ днѣ), но переходъ черезъ лощину труденъ, вслѣдствіе болотистаго дна ея; для удобства перехода требуется устройство гати; лѣсной матеріалъ для послѣдней подъ рукою, въ близъ лежащемъ лѣсу. Перейдя перевалъ Сяо-бе-линъ, дорога круто спускается въ долину съ ручьемъ и идетъ въ направленіи на сѣверо-западъ, по лѣвому берегу долины, почти у самаго подножія боко-

Названіе селенія, число жителей, фанзъ и колодцевъ.	Разстояніе въ верстахъ отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
		выхъ горъ. Селеній на пути не встрѣчается. На 72-й верстѣ (и 11-й верстѣ, считая отъ кумирни сел. Та-ма-гоу), единственная на пути разрушенная фанза. На 82-й верстѣ (и 21-й верстѣ отъ кумирни сел. Та-ма-гоу) невысокій и некрутой перевалъ Сяо-Харбалинъ, служащій водораздѣломъ двухъ ручьевъ. Перейдя перевалъ и верховье ручья, дорога снова идетъ по лѣвому берегу сплошь болотистой долины. Въ 8 верстахъ сѣвернѣе перевала Сяо-Харбалинъ дорога пересѣкаетъ болотистую долину съ ручьемъ, подъ названіемъ Сыдохоза; при движеніи далѣе въ 4 верстахъ ручей Сандахоза. Переправа черезъ эти два ручья и движеніе по болотистой долинѣ возможно только пѣшкомъ и конницѣ только спѣшенной, такъ какъ верхній поросшій болотными травами слой земли очень непроченъ и легко прорывается подъ ногами людей и еще легче—подъ копытами лошадей. По свѣдѣніямъ отъ мѣстныхъ жителей, движеніе по этой дорогѣ возможно только зимою, когда замерзаютъ болота: въ это время года дорога удобна для движенія не только всѣхъ родовъ оружія, но и обозовъ.
Сел. Эльдохоза, фанзъ 16.	98	Сѣвернѣе ручья Сандахоза долина становится шире и болотистость ея прекращается: дорога идетъ по открытому и воздѣланному полю къ разбросанному отдѣльными фанзами селенію Эльдохоза. Несмотря на то, что далѣе дорога идетъ по открытому то луговому, то воздѣланному пространству, ее все-таки нельзя признать удобною для движенія, такъ какъ на пути встрѣчается много небольшихъ болотъ.
Сел. Тудахоза, фанзъ 40.	103	Въ дальнѣйшемъ направленіи дорога проходитъ черезъ селеніе Тудахоза, Яндьятруль и выходитъ въ сел. Туеза, расположенное на главномъ пути Одунченъ—Тунфусы.
Сел. Яндьятруль, фанзъ 20.	108	
Сел. Туеза, фанзъ 25.	114	

Движеніе отъ мѣст. Тудагоу черезъ сел. Ху-ліушехоза, Та-ма-гоу, Эльдохоза и Тудахоза до Туеза возможно для небольшихъ отрядовъ

пѣхоты и конницы почти во всякое время, кромѣ періода дождей, но съ приданною артиллеріею, хотя и горною, и двуколочнымъ обозомъ только въ зимнее время, когда замерзаютъ болота. Въ лѣтнее время дорога пролегаетъ едва замѣтною тропой, густо заросшею высокою травой, почему и показана на кроки прерывистою чертою, и движеніе по ней возможно пѣхотѣ и конницѣ рядами, при чемъ на болотистыхъ пространствахъ послѣдняя должна спѣшиваться.

Размѣщеніе войскъ подъ крышею невозможно, ибо по этой дорогѣ населенные пункты встрѣчаются очень рѣдко и притомъ настолько необширны, неблагоустроены и бѣдны, что и самыхъ небольшихъ отрядовъ не въ состояніи укрыть отъ непогоды.

Удобныя мѣста для биваковъ и большихъ приваловъ вдоль по долинѣ р. Тудагоу-хэ, почти до послѣднихъ фанзъ селенія Тудагоу, на перевалъ Ліушехоза-линъ, у сел. Ху-Ліушехоза, у сел. Та-ма-гоу, на перевалѣ Сяо-Харбалинъ и у сел. Эльдохоза, Тудахоза, Яндьятруль.

Позиціи около указанныхъ мѣстъ биваковъ всегда найдутся, благодаря крайнему разнообразію отроговъ рельефа мѣстности, на перевалахъ же бивакъ будетъ раскинутъ на самой позиціи.

МАРШРУТЪ № 24.

Отъ гор. Одунчена до Тьют-загай (Янзиганъ) — 125 верстъ.

Названіе селенія, число жителей, фанзъ и колодцевъ.	Разстояніе въ верстахъ отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
Гор. Одунченъ		Отъ гор. Одунчена къ дер. Уйтгоу дорога, шириною въ 2 саж., идетъ по болотистому грунту. У начала дер. Уйтгоу—паромная переправа черезъ р. Мудандзянъ. Паромъ изъ двухъ небольшихъ лодокъ, покрытыхъ сверху дощатою настилкою, поднимаетъ 8 лошадей. Ширина рѣки въ мѣстѣ переправы—20 саж., глубина до 1½ саж., теченіе среднее; берега и дно илистые.
Дер. Уйтгоу, жителей 400, фанзъ, раскинутыхъ отдѣльно, 75, колодцевъ 2.	1½	Отъ дер. Уйтгоу до дер. Тачоу дорога пересѣкаетъ 3 ручья, при чемъ только на первомъ изъ нихъ имѣется мостъ, а остальные переходимы въ бродъ (глубина брода не болѣе 3 ф.). На пути между вышеназванными деревнями раскинута отдѣльными фанзами дер. Силунчанъ (70 фанзъ). На этомъ участкѣ дорога вполнѣ удобна для движенія всѣхъ родовъ оружія и колеснаго обоза; грунтъ глинистый.
Дер. Тачоу, жителей 100, фанзъ, расположенныхъ близъ города, вмѣстѣ 20.	14	Дер. Тачоу расположена на обоихъ берегахъ р. Сіо-шинту-хэ; черезъ эту рѣку имѣется вполнѣ исправный деревянный мостъ на сваяхъ (шириною 2 саж., длиною—5 саж.).
Дер. Туеза, жителей 200, фанзъ, близъ города расположенныхъ, вмѣстѣ 25, колодцевъ 1. (Китайскій постъ; 10 солдатъ и 1 офицеръ).	18	Отъ дер. Тачоу до переправы черезъ р. Ташидо-хэ дорога вполнѣ удобна для движенія, шириною не менѣе 6 шаговъ, а мѣстами значительно шире. На пути встрѣчаются 3 небольшихъ моста черезъ ручьи. Ширина ихъ — 5 шаговъ. Требуется исправить на нихъ настилку и въѣзды.
Дер. Ташидохо, жителей 150, фанзъ раскинутыхъ отдѣльно, 20, колодцевъ 1.	23	Переправа черезъ р. Ташидо-хэ—на паромѣ, поднимающемъ только 2 лошадей. Ширина рѣки на переправѣ—30 саж., глубина—1 саж., дно песчаное, теченіе среднее. Матеріала для устройства лучшаго парома подъ рукою не имѣется.
Дер. Ушанцза, жителей 70, фанзъ 14.	27	Между переправою черезъ р. Ташидо-хэ и дер. Ушанцза дорога пересѣкаетъ два болота—въ ¼ вер. длиною и ½ вер. шириною. Въ дождливое время эти болота

Названіе селенія, число жителей, фанзъ и колодцевъ.	Разстояніе въ верстахъ отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
		представляютъ пространства, сплошь покрытыя водою, и трудно проходимы; въ сухое же время — вполнѣ доступны для движенія всѣхъ родовъ оружія и обозовъ.
Фанза Панчоуза, жителей 5.	35	Отъ дер. Ушанцза до ф. Панчоуза на протяженіи 2 верстъ, въ мѣстѣ, показанномъ на кроки, дорога пролегаетъ по трудно проходимому въ дождливое время болоту. Въ періодъ дождей этотъ участокъ дороги обыкновенно объѣзжаютъ черезъ д. Ляншунчуанза по дорогѣ, проложенной по болотистому же лугу, но менѣе вязкому. Безъ исправленія указаннаго участка дороги, движеніе по ней, всѣхъ родовъ оружія, затруднительно. Въ остальной части дорога удобна для движенія и широка. Почти отъ самой фанзы Панчоуза дорога пересѣкаетъ болотистую долину съ ручьемъ Панчоуза. На протяженіи версты дорога пересѣкаетъ 4 моста, бывшихъ во время рекогносцировки совершенно неисправными; между мостами устроена гать, шириною въ 5 шаговъ. Послѣ дождей вся долина заливается водою и объѣздъ невозможенъ; безъ исправленія же гати и мостовъ движеніе чрезвычайно затрудняется не только отдѣльному всаднику, но и пѣшему.
Фанза Харбалинъ, колодцевъ 1.	40	Въ 3 верстахъ отъ фанзы Панчоуза на юго-востокъ — перевалъ Харбалинъ. Подъемъ на перевалъ не болѣе 3/4 версты, по скалистому грунту, покрытому сверху пескомъ; подъемъ доступный для всѣхъ родовъ оружія. На протяженіи 50 саж. дорога идетъ по выемкѣ, шириною не болѣе 1 саж., въ остальныхъ мѣстахъ дорога не уже 5 шаговъ. Спускъ съ перевала (южная сторона)— 2 версты, до р. Тянь-чан-го-хэ. Около 3/4 версты при спускѣ дорога шириною не болѣе 1 саж., мѣстами идетъ по краю обрыва, далѣе же къ ф. Харбалинъ имѣются большія промоины отъ дождевой воды. Вслѣдствіе указанныхъ качествъ дороги и принимая во вниманіе значительную крутизну, движеніе на перевалъ Харбалинъ затруднительно для артиллеріи и обозовъ. Весь перевальный хребетъ покрытъ лиственнымъ лѣсомъ, доступнымъ для прохожденія сквозь него пѣхоты.

Названіе селенія, число жителей, фанзъ и колодцевъ.	Разстояніе въ верстахъ отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
Дер. Людохоза, фанзъ 4 (отдѣльно разбросанныхъ).	42	Отъ р. Тянь-чань-го-хэ, переходимой въ бродъ (глубина брода 1 футъ, грунтъ мелко каменистый) до д. Фынмылаза, дорога идетъ по восточному краю долины этой рѣки, вполнѣ удобна для движенія, всюду ширина ея не менѣе 6 шаговъ, грунтъ — песчаный, перемѣшанный съ мелкими обломками горныхъ породъ. Встрѣчающіеся на пути два ручья безъ затрудненій проходимы въ бродъ (глубина въ недождливое время не болѣе 1 1/2 фута).
Дер. Сандохоза, фанзъ 2.	44	
Дер. Фынмылаза, жителей 50, фанзъ 8, группами по двѣ и болѣе.	48	Въ дер. Фынмылаза имѣется нѣсколько постоялыхъ дворовъ, а кромѣ того въ ней есть постъ съ 10 китайскими солдатами при офицерѣ.
Дер. Ліольямюнтхэ, фанзъ 8 (разбросанныхъ), колодцевъ 2.	51	Отъ дер. Фынмылаза дорога идетъ по правому берегу р. Болохэтунь по равнинной части долины. Южнѣе дер. Куньюлаза дорогу пересѣкаетъ перевалъ Куньюлазалинъ. Подъемъ длиною около 70 саж., изъ нихъ 30 саж. довольно крутыя, и дорога представляетъ изъ себя желобъ въ скалѣ шириною 0,8—1 саж. Спускъ— около 50 саж., крутой, дорога въ желобѣ шириною 1 саж. Далѣе до дер. Тумензы, кромѣ незначительнаго перевала у дер. Ламбобоза, не представляющаго никакого препятствія для движенія, дорога идетъ по совершенно ровной части долины. Въ дождливое время долина заливается водою и представляетъ значительныя трудности для движенія колеснаго обоза.
Дер. Куньюлаза, фанзъ 3.	55	
Дер. Ламбобоза, фанзъ 9.	59	
Дер. Унчимлаза, фанзъ 18.	60	
Дер. Туменза, фанзъ 22 (китайскій постъ 20 солдатъ, 1 штабъ и 1 оберъ-офицеръ).	63	На 65-й верстѣ переправа въ бродъ черезъ рѣку Болохэтунь. Ширина брода—8 саж., глубина 4 1/2 фута., теченіе быстрое, дно каменистое. Бывшій ранѣе мостъ разрушенъ; на 67-й верстѣ вновь переправа черезъ ту же рѣку въ бродъ; ширина брода— 35 саж., глубина—3 1/2 фута, дно песчаное, теченіе среднее.
Фанза Тангоуза.	72	
Дер. Лямигоуза, фанзъ 2.	73	
Дер. Угединза, фанзъ 9, колодцевъ 8.	77	Отъ второй переправы черезъ р. Болохэтунь до д. Угединза дорога идетъ по равнинному лѣвому берегу этой рѣки, пересѣкая на пути 3 впадающихъ ручья. Переправа черезъ ручьи большею частью въ бродъ, глубина бродовъ незначительная и препятствій для движенія не представляетъ.
		На 80-й верстѣ находится перевалъ Угединзалинъ. Подъемъ на него около

Названіе селенія, число жителей, фанзъ и колодцевъ.	Разстояніе въ верстахъ отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
		версты, пологій вначалѣ и довольно крутой около сѣдловины; дорога идетъ по ложбинѣ, шириною не болѣе 1 саж. Мѣстами дорога сильно размыта. Грунтъ скалистый, покрытый сверху пескомъ. Спускъ съ перевала на протяженіи 1/4 версты крутъ и сильно размытъ, а затѣмъ дорога идетъ по узкому ущелью до дер. Юшучуанъ, пересѣкая по исправнымъ небольшимъ мостикамъ 2 ручья.
Дер. Юшучуанъ.	83	Дер. Юшучуанъ расположена почти на квадратной котловинѣ; въ ней имѣется постоялый дворъ. Перевалъ и окрестныя горы покрыты лиственнымъ лѣсомъ. Съ сѣверной стороны по долинѣ, перевалъ Угединзалинъ замѣтенъ почти за 10 верстъ, благодаря оригинальной формѣ выдающихся на горизонтѣ скалъ, расположенныхъ поблизости отъ этого перевала.
Дер. Лотрогоу, жителей 450, фанзъ 70, большею частью разбросанныхъ по долинѣ р. Болохэтунь.	93	Отъ дер. Юшучуанъ до дер. Лотрогоу дорога проходитъ черезъ перевалъ Лотрогоу-линъ. Въ полверстѣ отъ первой изъ названныхъ деревень дорога входитъ въ узкое заросшее кустарникомъ ущелье и здѣсь, сильно стѣсненная неприступными боками острой лощины ущелья, мѣстами идетъ по руслу бурливаго горнаго ручья. Болѣе 3 вер. извиваясь зигзагами и переплетаясь съ ручьями, дорога, удобная для движенія въ недождливое время, постепенно приводитъ къ перевалу. Въ дождливое же время проѣздъ по этой дорогѣ, благодаря бурнымъ горнымъ ручьямъ, весьма затруднителенъ.
		На 88-й верстѣ перевалъ Лотрогоу-линъ. Подъемъ на перевалъ начинается въ 1 верстѣ отъ него. Дорога достаточной ширины, но сильно изрыта колеями отъ арбъ. Грунтъ глинистый.
		Перевалъ Лотрогоу-линъ представляетъ изъ себя 2 сѣдловины на разстояніи около версты одна отъ другой. Подъемъ на 2-ю сѣдловину не крутъ, но каменистъ. Спускъ со 2-й сѣдловины къ дер. Лотрогоу — 1 верста, изъ коихъ 1/2 версты дорога шириною не болѣе 1 саж., и движеніе затрудняется лежащими на дорогѣ камнями. Далѣе дорога входитъ въ узкое, закрытое и заросшее лиственнымъ лѣсомъ ущелье съ горнымъ ручьемъ,

Названіе селенія, число жителей, фанзъ и колодцевъ.	Разстояніе въ верстахъ отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
		пересѣкаемая имъ 4 раза и выходитъ къ первымъ фанзамъ разбросанной деревни Лотрогоу; при выходѣ изъ ущелья, дорога идетъ по открытой и равнинной долинѣ рѣки Болохэтунь.
Дер. Куандокоу, жителей 200, фанзъ 40 (разбросанныхъ), колодцевъ 4.	98	Дорога между дер. Лотрогоу и мѣст. Тунфосы широкая и вполнѣ удобная для движенія войскъ и колеснаго обоза. Около д. Куандокоу—переправа въ бродъ черезъ р. Болохэтунь. Ширина рѣки на мѣстѣ переправы—30 саж., глубина—4½ фута, теченіе быстрое, дно мелкокаменистое. Черезъ 40 саж.—вновь переправа черезъ рукавъ р. Болохэтунь. Ширина брода 8 саж., глубина 3 фута, теченіе быстрое, дно каменистое. На мѣстѣ переправъ пловучихъ средствъ, кромѣ небольшой лодки, съ подъемною силою не болѣе 2 человѣкъ со снаряженіемъ, никакихъ не имѣется.
Мѣст. Тунфосы, жителей 400, фанзъ 100, колодцевъ 24.	103	Мѣстечко Тунфосы расположено въ одной группѣ. Въ немъ имѣются китайскія лавки и постоялые дворы. Фанзы глинобитной, но довольно прочной постройки. Есть китайскій постъ (около 15—20 конныхъ и пѣшихъ солдатъ) со штабъ-офицеромъ во главѣ.
Дер. Куандогоу, жителей 600, фанзъ 150 (разбросанныхъ), колодцевъ 50.	106	Отъ мѣстечка Тунфосы до г. Тьютзагай дорога идетъ по долинѣ р. Болохэтунь, по правому ея берегу. Дорога ровная, широкая, грунтъ глинистый. Пересѣкающіе ее ручьи, показанные на кроки, переходимы въ бродъ, глубина бродовъ не превышаетъ 3 фут., при песчаномъ днѣ и удобныхъ спускахъ.
Дер. Чуан-шанхай, жителей 200, фанзъ 400 (вмѣстѣ), колодцевъ 30.	112	
Дер. Чауян-чванъ, фанзъ 40 (вмѣстѣ), колодцевъ 30.	113	
Дер. Шуй-ванза, фанзъ 100 (разбросанныхъ), колодцевъ 85.	115	

Названіе селенія, число жителей, фанзъ и колодцевъ.	Разстояніе въ верстахъ отъ начальнаго пункта	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
Дер. Титасо, фанзъ 30, колодцевъ 10.	122	Между дер. Титасо и г. Тьютзагай паромная переправа черезъ р. Болохэтунь. Паромъ на канатѣ поднимаетъ 4 лошадей. Ширина переправы 20 саж., глубина 7 футовъ, теченіе среднее. На 1/2 версты западнѣе переправы имѣется бродъ черезъ р. Болохэтунь и черезъ 2 рукава ея. Ширина брода—до 40 саж., глубина 4 1/2 фута.
Гор. Тьютзагай, фанзъ 52.	125	Въ г. Тьютзагай имѣются китайскія лавки, постоялые дворы и китайскій постъ (15—20 солдатъ при офицерѣ). Фанзы въ этомъ городѣ глинобитной прочной постройки, но есть и кирпичныя.

Движеніе небольшого отряда съ колеснымъ обозомъ, отъ города Одунчена до г. Тьютзагай, безъ исправленія дорогъ, можетъ встрѣтить значительныя затрудненія при проходѣ черезъ перевалы Лотрогоу-линъ, Угединза-линъ и Харбалинъ, а также при переправѣ черезъ не широкія, но довольно глубокія рѣчки, пересѣкающія дорогу. Переправы черезъ рѣчки, мѣстнымъ населеніемъ, производятся большею частью въ бродъ и вплавь, или же арба и грузъ по частямъ перевозятся на лодкѣ, а лошади переправляются вплавь.

Размѣщеніе подъ крышею небольшихъ силъ и ихъ довольствіе на мѣстныя средства возможно въ слѣдующихъ селеніяхъ:

Г. Тьютзагай, м. Тунфосы и д. Лотрогоу, а затѣмъ въ ближайшемъ раіонѣ къ г. Одунчену. Вода всюду въ изобиліи.

Удобныя мѣста для биваковъ и большихъ приваловъ: у дд. Уйтгоу, Тачоу, Туеза, Ташидохо, Ушанцза, Фынмылаза, Ліолья-мюнтхэ, Куньюлаза, Ламбобоза, Унчимлаза, Туменза, Татягоу, Угединза, Юшучуанъ, Лотрогоу, Тунфосы, Куандогоу, Чуан-шан-хай, Чауянъ-чванъ, Шуй-ванза, Титасо и Тьютзагай.

Позиціи: у дд. Туеза, Ташидохо, Ушанцза, Ліолья-мюнтхэ, Куньюлаза, Унчимлаза, Туменза, Татягоу, Угединза, Лотрогоу, Куандокоу, Тунфосы, Титасо.

МАРШРУТЪ № 25.

Отъ м. Тунфосы — черезъ д. Ліудагоу — къ корейскому городу Чонгшенгъ—65 верстъ.

Названіе селенія, число жителей, фанзъ и колодцевъ.	Разстояніе въ верстахъ отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
Мѣст. Тунфосы, жителей 400, фанзъ 100, колодцевъ 24.		Отъ м. Тунфосы къ д. Ліудагоу дорога идетъ на югъ по болотистой низинѣ и, обходя съ восточной стороны значительныя высоты, подходитъ къ фанзамъ дер. Чилинхо.
Дер. Чилинхо, фанзъ 60 (разбросаны).	3	Съ южной стороны фанзъ этой деревни въ 3/4 вер. бродъ черезъ ручей Чилинхо (ширина брода 8 саж., глубина—4 фут., теченіе медленное, дно илистое, но не вязкое). Черезъ полверсты южнѣе ручья начинается подъемъ на перевалъ хребта, отдѣляющаго долину р. Болохэтунь отъ долины р. Тахэ-яръ. Подъемъ на перевалъ на короткихъ разстояніяхъ довольно крутой, но доступный для артиллеріи и колеснаго обоза. Грунтъ суглинистый и дорога мѣстами сильно размыта. Подъемъ, до наивысшей точки перевала, протяженіемъ до 5 верстъ. Спускъ съ перевала, къ югу болѣе пологій.
Дер. Тудагоу, жителей 3,000, фанзъ 500 (100 въ одной группѣ, остальныя разбросаны).	14	Съ перевала открывается обширный кругозоръ на богатую и густо заселенную долину р. Тахэ-яръ. У южной подошвы перевала расположены фанзы, раскинутой на нѣсколько верстъ на западъ, по долинѣ, дер. Тудагоу. Дойдя до восточныхъ фанзъ Тудагоу, дорога подъ прямымъ угломъ поворачиваетъ на востокъ и идетъ по воздѣланной и густо заселенной долинѣ.
Дер. Тун-гун-чандза, жителей 400, фанзъ 80, колодцевъ 40.	16	Дер. Тун-гун-чандза, между фанзами которой проходитъ дорога, раскинута отдѣльными фанзовыми дворами (по 3—4 фанзы во дворѣ), обнесенными глинобитными стѣнами. Жители этой деревни—маньчжуры довольно зажиточны, для полевыхъ работъ нанимаютъ корейцевъ.

Названіе селенія, число жителей, фанзъ и колодцевъ.	Разстояніе въ верстахъ отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
		Въ числѣ дворовъ этой деревни встрѣчаются и корейскіе поселки, со всѣми характерными для корейскаго поселка особенностями.
		На 20-й верстѣ съ южной стороны дороги сохранился заросшій травою валъ стараго китайскаго укрѣпленія.
Дер. Хунгешоуга, фанзъ 50 (разбросанныхъ).	22	На 25-й верстѣ подъемъ на небольшой перевалъ; подъемъ и спускъ съ него къ ханшинному заводу дер. Маанзашаньчанъ затрудненій для движенія артиллеріи и обозовъ не представляютъ.
Дер. Маанзашань-чанъ, фанзъ 200, колодцевъ 100.	26	Пройдя обширный съ многочисленными каменными постройками ханшинный заводъ, дорога поворачиваетъ къ югу и ведетъ къ броду черезъ р. Тахэ-яръ. Ширина рѣки на мѣстѣ брода 40 саж., глубина доходитъ до 4 футовъ, теченіе среднее, грунтъ песчаный. Особенность этого брода та, что онъ проложенъ не прямо на противоположный берегъ, а нужно во входѣ въ рѣку повернуть къ сѣверу и идти на замѣтную отмель по срединѣ рѣки, а затѣмъ съ отмели—къ противоположному берегу. На мѣстѣ переправы имѣются двѣ плоскодонныя лодки, поднимающія по 4 человѣка съ амуниціей. Лодки управляются, какъ и въ большинствѣ случаевъ, шестами.
		По всей долинѣ р. Тахэ-яръ идетъ отличная дорога по плотному суглинистому грунту, шириною до 2 саж.; встрѣчаемые на пути мосты вполнѣ исправны.
Дер. Ліудагоу (Путакори—по-корейски), фанзъ 150, колодцевъ 40.	28	Отъ брода дорога къ г. Чонгшенгу поворачиваетъ на югъ и проходитъ черезъ деревню Ліудагоу, расположенную въ нѣсколькихъ большихъ группахъ. Дер. Ліудагоу населена исключительно корейцами. Въ ней имѣются двѣ фанзы, служащія католическими храмами для миссіонеровъ; повидимому между корейцами этой деревни есть и католики.
		Эта деревня тянется на 8 верстъ, и она какъ бы распадается на двѣ деревни Ліудагоу I-я и II-я, при чемъ первая расположена болѣе или менѣе значительными группами, вторая же отдѣльными фанзами.
		По выходѣ изъ дер. Ліудагоу дорога поворачиваетъ на юго-востокъ и пере-

Названіе селенія, число жителей, фанзъ и колодцевъ.	Разстояніе въ верстахъ отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
		ходитъ въ узкую долину. Дорога вполнѣ удобна для движенія артиллеріи и обозовъ, грунтъ каменисто-песчаный. На 13-й верстѣ отъ брода черезъ Тахэяръ и 40-й отъ Тунфосы дорога поднимается изъ долины на некрутой перевалъ. Переваливъ черезъ него и пройдя широкую сѣдловину, дорога вновь поднимается на плоскую вершину, съ которой и идетъ двухверстный спускъ въ долину р. Падахеза. Отъ Ліудагоу до Падахеза горы покрыты густою травою. Дорога по нимъ широка и удобна для движенія.
Дер. Падахеза Саккори (по корейски), фанзъ 40, колодцевъ 10.	44	Черезъ р. Падахеза устроенъ совершенно новый деревянный мостъ, длиною 16 шаговъ, шириною 4 шага (показанъ на кроки). Деревня того же названія раскинута отдѣльными фанзами съ сѣвера отъ дороги. Населена корейцами, но встрѣчаются отдѣльные и китайскіе дворы.
Дер. Шименза, фанзъ 50, колодцевъ 8.	48	Между р. Падахеза и дер. Шименза дорога проходитъ черезъ два невысокихъ и крутыхъ перевала съ болотистыми лощинами между ними. Грунтъ глинистый и дорога, по исправленіи болотистыхъ лощинъ, вполнѣ удобна для движенія. Пройдя дер. Шимензу, дорога входитъ въ скалистое съ почти отвѣсными скатами ущелье, по которому идетъ на протяженіи двухъ верстъ, пересѣкаемая во многихъ мѣстахъ ручьемъ. Сѣверная группа горъ этого ущелья называется Фун-хуан-линъ. Ширина ущелья — при входѣ съ запада—20 саж., а затѣмъ доходитъ до 60—80 саж.; дно ущелья засыпано мелкими обломками скалъ; ручей быстрый, но неглубокій, не болѣе 2 фут. и не препятствуетъ движенію. По выходѣ изъ ущелья дорога выходитъ въ отлично обработанную долину, на которой раскинулась, отдѣльными группами фанзъ, дер. Хай-сингей.
Дер. Хай-сингей, фанзъ 80, колодцевъ 4.	53	Дер. Хай-сингей сплошь населена корейцами; въ ней черезъ каждые пять дней базаръ, на который мѣстные торговцы-корейцы приносятъ разные товары туземнаго и иностраннаго происхожденія, а жители окрестныхъ деревень приносятъ сельскіе продукты и сгоняютъ домашнихъ животныхъ для продажи.

Названіе селенія, число жителей, фанзъ и колодцевъ.	Разстояніе въ верстахъ отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
		По мнѣнію туземцевъ, эта деревня въ торговомъ отношеніи имѣетъ большее значеніе, чѣмъ недалеко расположенный городъ Чонгшенгъ.
Китайскій пограничный постъ.		Отъ Хай-сингея черезъ китайскій пограничный постъ (прочной глинобитной постройки импань съ 30 пѣшими и конными солдатами при 1 штабъ-офицерѣ) дорога идетъ по краю обрывистаго берега р. Тумень-улы къ переправѣ.
Дер. Топи (переправа черезъ р. Тумень-улу).	63	Переправа черезъ р. Тумень-улу производится на 2-хъ шаландахъ, подъемная сила каждой 5 лошадей, арба ненагруженная и 15 человѣкъ корейцевъ. Шаланда передвигается шестами и веслами. Ширина р. Тумень-улы на мѣстѣ переправы около 60 саж., глубина до 2-хъ саж. посединѣ, теченіе быстрое. Оба берега низменные. Пристаней не устроено, высаживаются на мелкомъ мѣстѣ прямо въ воду.
Гор. Чонгшенгъ, жителей 600, фанзъ 150.	65	Гор. Чонгшенгъ расположенъ у самаго подножія крутыхъ горъ, составляющихъ правый берегъ долины р. Тумень-улы. Имѣетъ небольшое административное значеніе какъ пограничный городъ, торговое же значеніе его ничтожно. Издали этотъ городъ совершенно незамѣтенъ: онъ какъ будто, какъ и большинство корейскихъ поселковъ, вдавленъ въ землю. Мѣста для биваковъ и большихъ приваловъ: удд. Тудагоу, Тун-гун-чандза, Маанзашань-чанъ, Ліудагоу, Падахеза, Хай-сингей. Позиціи: старое китайское укрѣпленіе и выступы горъ у дер. Тун-гун-чандза, перевалъ сѣверо-восточнѣе дер. Хунгешоуга, перевалъ между дер. Ліудагоу и Падахеза, горы вблизи дер. Хай-сингей.

Отъ Тунфосы черезъ дер. Тудагоу до Чонгшенга дорога удобна для движенія всѣхъ родовъ оружія и колеснаго обоза. Затрудненія при движеніи могутъ встрѣтиться на переправѣ черезъ р. Чилинхо (вблизи Тунфосы), на переправѣ черезъ р. Тахэ-яръ у д. Ліудагоу и затѣмъ наконецъ переправа черезъ р. Тумень-улу. Въ продовольствіи и фуражѣ не встрѣтится затрудненій для значительнаго отряда, такъ какъ долина р. Тахэ-яръ густо населена и отлично воздѣлана (можно считать, что самая богатая изъ долинъ Нанганскаго раіона). Центрами,

куда собираются произведенія сельской обрабатывающей промышленности, служатъ два ханшинныхъ завода—въ м. Тудагоу и д. Маанзашань. Населеніе этихъ деревень, большею частью маньчжуры, весьма зажиточное. По правому берегу р. Тахэ-яръ—поселенія исключительно корейскія и менѣе зажиточныя; вода всюду въ изобиліи.

Размѣщеніе войскъ по квартирамъ неудобно, такъ какъ ни китайскіе ни корейскіе дворы, ни фанзы, не отличаются обширностью, въ особенности послѣднія, и не имѣютъ необходимыхъ удобствъ, какія потребны при расположеніи войскъ подъ крышею.

Пути, ведущіе отъ гор. Чонгшенга къ г. Херіену, имѣются по обоимъ берегамъ р. Тумень-улы. По правому берегу, по разспроснымъ свѣдѣніямъ, идетъ удобная колесная дорога (по самому берегу) черезъ рядъ корейскихъ деревень; разстояніе по ней—35 верстъ.

По лѣвому берегу дорога къ г. Херіену отступаетъ отъ рѣки, и приходится снова возвращаться въ деревню Хай-сингей—Шимензу и изъ послѣдней слѣдовать на д. Падахезу (верхнюю).

МАРШРУТЪ № 26.

Отъ гор. Чонгшенга до гор. Херіена (по лѣвому берегу рѣки Тумень-улы) 55 верстъ.

Названіе селенія, число жителей, фанзъ и колодцевъ.	Разстояніе въ верстахъ отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
Г. Чонгшенгъ.		
Дер. Хай-сингей.	12	
Дер. Шименза.	17	Дорога отъ дер. Шимензы, переваливъ черезъ небольшой хребетъ, на 6-й верстѣ переходитъ черезъ р. Падахезу на лѣвый ея берегъ. Перевалъ черезъ гору доступенъ для артиллеріи и обозовъ; а бродъ черезъ р. Падахезу около—3 фут., дно нѣсколько вязкое.
Дер. Падахеза (верхняя), фанзъ 40, колодцевъ 10.		По лѣвому берегу р. Падахеза дорога доходитъ до невысокаго перевала у корейской деревни Тернанмори. Ширина дороги 5 шаговъ, грунтъ суглинистый, дорога укатана и удобна для колеснаго движенія.
Дер. Тернанмори, фанзъ 10.	27	Отъ Тернанмори дорога входитъ въ узкую долину, ведущую къ перевалу Уранкелинъ. Ширина дороги большею частью 4—5 шаговъ, мѣстами идетъ по краю значительной крутизны, какъ бы по карнизу; мосты исправны, подъемъ на перевалъ короткій и не особенно крутой, вообще до перевала дорога вполнѣ удобна для движенія. Окрестныя горы покрыты лиственнымъ лѣсомъ. Въ 3-хъ верстахъ отъ дер. Тернанмори—перевалъ Уранкелинъ. Спускъ съ этого перевала идетъ по узкому ущелью, дорога много разъ пересѣкается бурнымъ горнымъ ручьемъ, переходимымъ въ бродъ. Хотя броды не превышаютъ 3-хъ фут. глубины, но, благодаря чрезвычайно быстрому теченію ручья и каменистому дну бродовъ, переправа черезъ нихъ сопряжена съ нѣкоторыми затрудненіями.
Дер. Сарибакуби, фанзъ 30.	37	Трудность пути простирается до деревни Сарибакуби, пройдя которую, движеніе на юго-востокъ болѣе удобно. Невдалекѣ отъ этой дер. оканчивается лѣсная полоса, покрывающая бока ущелья и сосѣднія горы.

Названіе селенія, число жителей, фанзъ и колодцевъ.	Разстояніе въ верстахъ отъ начальнаго пункта.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.
Дер. Хаашимъ, фанзъ 25.	42	Отъ дер. Хаашимъ дорога подъ прямымъ угломъ поворачиваетъ на югъ и идетъ вдоль р. Тумень-улы въ разстояніи 1—3 верстъ отъ нея. Пересѣкая рядъ овраговъ съ ручьями, пройдя дер. Узагори, дорога приближается къ обрывистому берегу р. Тумень-улы и на протяженіи полуторы версты идетъ по краю обрыва въ рѣку съ одной стороны и крутого ската горы—съ другой; ширина дороги въ этомъ мѣстѣ 5 шаговъ. Около китайскаго поста (показ. на кроки) дорога сходитъ по выемѣ съ обрыва и идетъ по гальковому низменному берегу къ переправѣ вблизи дер. Хуандянгори.
Дер. Узагори.	48	
Дер. Хуандянгори, фанзъ 2.	52	Переправа черезъ р. Тумень-улу на 2-хъ шаландахъ. Подъемная сила шаландъ—2 лошади и 4 человѣка. Ширина р. Тумень-улы на мѣстѣ переправы—40 саж., глубина 2 саж., дно и берега песчаные, теченіе быстрое. Пристаней не устроено: посадка на шаланду и высадка непосредственно съ берега. Отъ переправы дорога идетъ по самому берегу, прижатая къ послѣднему крутыми скатами каменистыхъ горъ. Мѣстами дорога на короткихъ пространствахъ входитъ даже въ воду. Въ полуторы верстахъ отъ гор. Херіена дорога пересѣкаетъ неглубокій, но широкій ручей.
Гор. Херіенъ, жителей 4,000, фанзъ 800.	55	Городъ Херіенъ—типичный корейскій городъ, съ узкими кривыми и немощеными улицами. Городскія фанзы также въ большинствѣ случаевъ сдѣланы изъ глины. Наиболѣе удобныя для расквартированія войскъ зданія кумиренъ и довольно чистые при нихъ дворы. Городъ обнесенъ каменною стѣною, въѣздъ въ городъ черезъ башни съ воротами. У наружной стороны воротъ устроены изъ камней нѣчто наподобіе оборонительныхъ стѣнокъ.

Мѣста для большихъ приваловъ и бивуковъ: у дер. Шимензы, въ долинѣ р. Падахезы около разбросанной дер. верхней Падахезы, у дер. Сарибакуби, Хаашимъ, Узагори.

Позиціи имѣются около упомянутыхъ селеній, кромѣ д. Сарибакуби.

Отъ переправы черезъ р. Тумень-ула у гор. Чонгшенга до г. Хе-

ріена встрѣтятся препятствія при движеніи артиллеріи и колеснаго обоза при спускѣ на югъ съ перевала Уранкелинъ; на этомъ участкѣ дорога идетъ по узкому ущелью, пересѣкается много разъ горнымъ ручьемъ, безъ мостовъ; неудобная дорога тянется отъ самаго перевала до д. Сарибакуби. Далѣе дорога вполнѣ удобна для движенія всѣхъ родовъ оружія и обозовъ.

Размѣщеніе войскъ подъ крышею невозможно, несмотря на большое число фанзъ въ деревняхъ. Невозможно оттого, что корейская фанза крайне мала по занимаемой площади и, кромѣ того, въ этой же фанзѣ помѣщаются вмѣстѣ и люди и, домашнія животныя (коровы, малорослыя корейскія лошади, ослы), раздѣленныя лишь нѣсколькими жердочками другъ отъ друга. Въ этихъ фанзахъ имѣются небольшія совершенно изолированныя каморки, но такъ онѣ малы и низки, что въ нихъ могутъ помѣститься на ночлегъ не болѣе 2-хъ человѣкъ.

Продовольствіе и фуражъ у мѣстнаго населенія имѣются въ ограниченномъ количествѣ. Злаки, воздѣлываемые корейцами, тѣ же, что и у китайцевъ, и еще рисъ.

МАРШРУТЪ № 27.

Дорога отъ верховьевъ р. Хунчунки до гор. Хунчуна *).

Колесная дорога въ верховьяхъ р. Хунчунки начинается отъ д. Ванбабоза.

Главная дорога, пройденная мной, идетъ по правому берегу рѣки Хунчунки до г. Хунчуна параллельно почтовой дорогѣ изъ Раздольнаго на Барабашъ и Ново-Кіевское и по продолженію этой дороги отъ Ново-Кіевскаго до Хунчуна.

Дорога, проложенная долиной р. Хунчунки, отдѣляется отъ почтовой дороги, проходящей въ русскихъ предѣлахъ, пограничнымъ горнымъ хребтомъ.

Вмѣстѣ съ дорогой по правому берегу р. Хунчунки почти вездѣ, на лѣвомъ берегу рѣки, есть участки дороги, параллельные описываемой.

Отъ д. Ванбабоза до г. Хунчуна около 110—115 верстъ.

На всемъ протяженіи отъ д. Ванбабоза до г. Хунчуна рекогносцированная дорога—колесная, приближающаяся по типу къ хорошей проселочной.

Отъ Ванбабозы до спуска съ перевала съ кумирней грунтъ песчано-каменистый (передъ переваломъ—черноземъ, на перевалѣ—глина); далѣе до сліянія рр. Тумынза и Хунчункой — черноземъ съ примѣсью глины; отъ сліянія рр. Тумынзы и Хунчунки до перекрестка, отъ котораго отходитъ вѣтвь въ Адеми—суглинокъ, а гдѣ дорога подходитъ къ рѣкѣ—песокъ и камень; въ долинѣ Сыдагоу и Тадагоу—черноземъ; въ долинѣ Лючихеза—суглинокъ съ большой примѣсью песка; въ Хунчунской долинѣ (отъ Хадамыня до Хунчуна)—черноземъ (вѣрнѣе—лессъ); на остальныхъ участкахъ дороги—суглинокъ, а гдѣ дорога подходитъ къ рѣкѣ, тамъ камень и песокъ.

Къ сѣверу отъ д. Ванбабоза начинается сплошной лѣсъ (тайга).

Отъ д. Ванбабоза до г. Хунчуна, долина р. Хунчунки и большей части ея притоковъ (по крайней мѣрѣ, въ нижней части ихъ теченія) заселена и обработана.

Населеніе — преимущественно корейцы; встрѣчаются и китайскіе дворы.

Фанзы разбросаны по обоимъ берегамъ рѣки и соединены дорогами; поэтому дорога есть не только на правомъ, но и на лѣвомъ берегу р. Хунчунки.

Посѣвы: кукуруза, чумиза, паюза, овесъ, бобы, капуста, огурцы, ячмень; въ долинѣ Тадагоу видѣлъ гаолянъ.

---

*) Развѣдки генеральн. штаба. подполковника Поворинскаго 1909 г.

Горы, составляющія берега долины р. Хунчунки отъ Ванбабозы до Хадамыня, въ общемъ, покрыты лѣсомъ или кустарникомъ.

Горы, окаймляющія Хунчунскую долину, въ большинствѣ отъ лѣса обнажены.

(На кроки лѣса не показаны, чтобы не затемнять чертежа).

Наиболѣе значительные броды:

1) Черезъ р. Тумынзу при впаденіи ея въ р. Хунчунку—по грудь лошади при средней водѣ.

2) Черезъ р. Хунчунку (дважды) между д. Тумынзой и Та-Людагоу,—тамъ, гдѣ прижимаетъ дорогу къ берегу. 28 августа, послѣ дождей, бывшихъ въ серединѣ августа, пройти черезъ эти броды было трудно, поэтому я обошелъ ихъ по тропѣ, показанной на кроки.

3) Между Та-Людагоу и Пелянгоу черезъ р. Хунчунку (дважды). 28 августа эти броды, въ то время глубокіе, также пришлось обойти по тропѣ, показанной на кроки.

Дальше до самаго Хунчуна бродовъ черезъ р. Хунчунку нѣтъ. Переправы же черезъ многочисленные притоки (ручьи) р. Хунчунки 27, 28, 29 и 30 августа никакихъ затрудненій, даже для колеснаго обоза, не представляли, хотя вода въ рѣкѣ Хунчункѣ была довольно высокая, закрывавшая броды ниже д. Тадагоу.

А. *На главной дорогѣ*:

1) Перевалъ съ кумирней передъ д. Тумынза; подъемъ и спускъ пологіе.

2) Перевалъ черезъ Чампо: подъемъ крутой, но короткій; спускъ пологій; дорога разработана.

3) Перевалъ между Сандагоу и Эрдагоу: подъемъ крутой, но дорога хорошо разработана (зигзагомъ); спускъ, хотя тоже крутой, но короче и легче подъема.

4) Пять переваловъ черезъ отроги, подходящіе къ р. Хунчункѣ между Ханьгоу и Чингаузой: подъемы и спуски крутые, но дорога хорошо разработана. Мостики черезъ ручьи, протекающіе въ глубокихъ оврагахъ, ненадежны, хотя, повидимому, принимаются мѣры къ ихъ исправленію: одинъ изъ мостиковъ былъ совершенно новый.

Б. *На обходныхъ тропахъ* передъ и послѣ Та-Людагоу: подъемы и спуски очень крутые, дорога не разработана, хотя и замѣтны слѣды колесъ арбъ,—вѣроятно легкихъ корейскихъ. Безъ предварительной разработки форменный обозъ и артиллерія не пройдутъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ нельзя забывать, что пользоваться этими обходными тропами придется только при высокой водѣ въ р. Хунчункѣ, когда броды закрыты.

Болотъ на главной дорогѣ нѣтъ. Правда, есть болотистыя мѣста у сліянія рр. Тумынза и Хунчунка, но главная дорога ихъ обходитъ.

1) Передъ и послѣ Та-Людагоу (обходныя тропы).

2) Долины Тадагоу и Хунчунская — послѣ дождей, когда почва размокаетъ въ сильную грязь. Отчасти то же можно сказать и про окрестности д. Тумынзы.

3) Участокъ, проходящій по обрыву (второму, считая отъ Лючихезы въ Сандагоу) между Лючихезой и Сандагоу.

Здѣсь дорога проходитъ по узкой каймѣ укрѣпленнаго камнями берега р. Хунчунки, прижимающей дорогу къ скалѣ.

Дорога на этомъ участкѣ, повидимому, нерѣдко подмывается рѣкой. Но камня для исправленія много.

а) Каулиньена на Барабашъ черезъ пограничный столбъ лит. Р.—колесная дорога.

б) Отъ с. Тумынзы на Пый-Тумынзу и далѣе вверхъ по р. Тумынзѣ верстъ на 30 (по разспросу китайскаго солдата)—колесная дорога; еще дальше вверхъ по р. Тумынзѣ—тропа въ лѣсъ. Есть основаніе предполагать, что отъ Пый-Тумынзы ведетъ, въ общемъ направленіи на сѣверъ, болѣе или менѣе торная тропа на дорогу Тааденза—Санчагоу (10-ти верст. карта), выходя на эту дорогу гдѣ-нибудь ближе къ Санчагоу, чѣмъ къ Таадензѣ.

в) Отъ Та-Людагоу въ Седими и на ст. Черкасскую черезъ второстепен. погран. знакъ XVI—колесная дорога.

г) Отъ Сибегоу на Адеми и Славянку черезъ погран. столбъ лит. С.—въ началѣ и въ концѣ—колесная дорога, въ серединѣ (отъ погран. столба лит. С.—до Санфанзы, маленькой корейской деревни нѣсколько выше д. Адеми)—торная тропа со слѣдами колеснаго движенія. Перевалъ, на которомъ поставленъ столбъ лит. С, болотистый на подъемѣ и спускѣ.

д) Отъ Тадагоу—на Тизинхе и Янчихе (Новокіевское)—колесная дорога.

е) Отъ Хунчуна на Новокіевское—колесная дорога: до русскаго Хунчуна—типа мандаринской въ Маньчжуріи, отъ русскаго Хунчуна до Новокіевскаго—хорошая проселочная дорога.

ж) Между Тадагоу и Хунчуномъ отходитъ еще нѣсколько дорогъ на Янчихе (Новокіевское); но, гдѣ эти дороги отдѣляются отъ главной Хунчунской, мнѣ уловить не удалось, такъ какъ раньше я ихъ не проходилъ; дороги, указанныя въ пп. а, в, г, д, е и отчасти б, пройдены мной въ іюлѣ и августѣ 1906 года.

Дорога долиной р. Хунчунки отъ Ванбабозы до Хунчуна и отвѣтвленія ея, указанныя въ пп. а, б, в, д и е, доступны для движенія артиллеріи и обозовъ во всякое время года. Исключеніе — необычайно сильное наводненіе, переполняющее водой притоки р. Хунчунки и р. Мангугай (для дороги отъ верховьевъ р. Хунчунки на Хунчунъ и отвѣтвленія ея на Барабашъ).

Такъ какъ проходимость дорогъ зависитъ единственно отъ высоты воды на бродахъ, то эти дороги въ лучшемъ состояніи и наиболѣе пригодны для движенія тяжестей въ сухое время года, т. е. поздней осенью и зимой.

Во всякомъ случаѣ, наводненіе, бывшее въ краѣ послѣ ливня въ ночь съ 13 на 14 августа, отразилось на дорогѣ въ Хунчунской долинѣ значительно меньше, чѣмъ на почтовомъ трактѣ на участкѣ Исаево—Рязаново: на этомъ послѣднемъ участкѣ прерывалось почтовое движеніе, и слѣды наводненія (разрушенные мосты, размытые и занесенные камнемъ участки дороги) я видѣлъ 25 августа, 1 и 2 сентября, тогда какъ 27—28 августа на дорогѣ по Хунчунской долинѣ слѣдовъ наводненія и испорченныхъ наводненіемъ участковъ дороги не встрѣчалъ.

Мой выводъ о проходимости дороги для артиллеріи и обозовъ по Хунчунской долинѣ основанъ на близкомъ знакомствѣ съ этой дорогой: въ этомъ году я прохожу ее третій разъ (первые два раза прошелъ въ 1906 году).

Косвенныя доказательства моего вывода:

1) Съ 27 по 30 августа я встрѣтилъ пять обозовъ съ тяжелымъ грузомъ, идущіе въ Хунчунъ и изъ Хунчуна. Каждый обозъ состоялъ, въ среднемъ, изъ 4—5 четырехколесныхъ телѣгъ съ полнымъ грузомъ (5 лошадей въ запряжкѣ).

2) Я былъ въ Хунчунѣ подъ предлогомъ закупки овса для 8-го В.-С. стр. полка. Одинъ изъ подрядчиковъ-китайцевъ брался доставить на телѣгахъ изъ Хунчуна въ Барабашъ 15 тыс. пудовъ овса по цѣнѣ 20 коп. пудъ за перевозку (если не ошибаюсь, приблизительно такую цѣну полкъ платитъ крестьянамъ д. Богословки за доставку груза отъ устья Мангугая до Барабаша—18 верстъ).

3) До 1900 года обозы съ китайскими товарами (брель, бобы, отчасти овесъ) направлялись изъ Хунчуна на Барабашъ исключительно по этой дорогѣ черезъ Верхне-Мангугайскую пограничную заставу (теперь упраздненную).

4) Въ 1905 году дорога отъ Хунчуна до Барабаша приведена въ порядокъ 1-й ротой 9-го сап. баталіона и, повидимому, предназначалась служить военной дорогой для Корейскаго отряда (генерала Анисимова) или для части его.

Мнѣніе о заболоченности и даже о недоступности для колеснаго движенія нѣкоторыхъ участковъ дороги по Хунчунской долинѣ,—мнѣніе, раздѣляемое, между прочимъ, „Военнымъ обзоромъ Сѣв. Маньчжуріи, ч. I. Гиринская провинція, сост. ген. шт. подполк. Циховичъ“ (стр. 108—110), появилось, какъ можно предположить, на основаніи рекогносцировокъ неопытныхъ офицеровъ, сбивавшихся съ главной дороги или принимавшихъ грязь послѣ дождя за болото.

Примѣчаніе. Отъ д. Ванбабозы въ долину верховьевъ р. Ушагоу ведетъ черезъ тайгу трудно проходимая тропа, сливающаяся затѣмъ въ самой долинѣ р. Ушагоу съ колесной дорогой на Санчагоу.

Это направленіе пройдено моимъ разъѣздомъ въ іюлѣ 1906 года и описано въ отчетѣ 6-й партіи пол. поѣздки офицеровъ ген. штаба и строевыхъ въ Сѣв. Маньчжурію въ 1906 году.

МАРШРУТЪ № 28.

Очеркъ путей раіона: ст. Пограничная Кит.-Вост. жел. дороги — ст. Мудандзянъ—Нингута—Омосо—Одунченъ—Тумень-Ула *).

Пути этого раіона можно раздѣлить на двѣ группы:

1) Изъ Новокіевскаго раіона и изъ Сѣверной Кореи къ линіи Китайской-Восточной желѣзной дороги и

2) Отъ линіи устье р. Тумень-Ула — ст. Пограничная на западъ, на соединеніе съ путями, выводящими отъ линіи ст. Мудандзянъ—г. Одунченъ къ Гирину и Харбину.

Обширность раіона (40—45 тысячъ квадратныхъ верстъ) и недостатокъ времени (2 мѣсяца полевой работы) заставили, отказавшись отъ выполненія задачи въ полномъ объемѣ, пройти лишь наболѣе важныя направленія, притомъ исключительно такія, которыя во время предшествовавшихъ работъ по изученію края остались неизслѣдованными.

Къ 1-й группѣ относятся слѣдующіе пути:

1) Сибигоу—Тумынза (вѣтвь на Таадензу) — Ванбабоза —Санчагоу—ст. Сяосуйфунъ (ст. Пограничная), протяженіемъ около 180 верстъ.

Дер. Сибигоу, отчасти колесной дорогой, отчасти тропой, по которой возможно и колесное движеніе, связывается черезъ пограничный столбъ л. С и дер. Адими со Славянкой **), а черезъ дер. Чапигоу и почт. ст. Гладкую—съ бухтой Св. Троицы**). Отъ дер. Сибигоу***) дорога версты 3 идетъ по лѣвому берегу р. Хунчунки, а затѣмъ бродомъ переходитъ вновь на правый берегъ. Движеніе по правому берегу на этомъ участкѣ затрудняется скалистымъ выступомъ праваго берега, вплотную подходящимъ къ рѣкѣ. Обойти этотъ участокъ возможно только по вьючной тропѣ. Долина р. Хунчунки кое-гдѣ расширяется до 2-хъ верстъ. Берега долины становятся круче и выше (до 50 саженей), на вершинахъ появляется мелкій хвойный лѣсъ.

Пройдя дд. Катаженъ и Пелягоу, долина суживается до ½ версты, слѣва въ дорогу вдается скалистый утесъ. Обойдя его, дорога по мокрому лугу входитъ въ с. Та-Людагоу.

На протяженіи 7—12 верстъ разбросаны отдѣльные дворы с. Удагоу, разбросаннаго по долинѣ верстъ на 12 на С.-З.

Не доходя до с. Та-Людагоу, находится роща, деревья которой могутъ пригодиться для вязки плотовъ или постройки моста въ большую воду. Кромѣ небольшихъ каменистыхъ участковъ на 5 и 16 верстахъ отъ дер. Сибигоу дорога вполнѣ удобна для колеснаго движенія.

*) Развѣдка партіи генер. штаба подполковника Поворинскаго, 1906 г.

**) Славянскій заливъ и бухта Св. Троицы представляютъ удобнѣйшія для высадки десанта мѣста на побережьѣ Новокіевскаго раіона.

***) Мат. по в.-стат. опис. Маньчжуріи. Хунчунское фудутун. Маршруты №№ 4 и 5.

Грунтъ песчаный, мало поддающійся вліянію дождя.

Выйдя изъ с. Та-Людагоу *), дорога бродомъ переходитъ ручей Та-Людагоу и идетъ по правому берегу р. Хунчунки. На 3 и 5 верстахъ отъ с. Та-Людагоу дорога два раза пересѣкаетъ рукава р. Хунчунки, могущіе въ дождливое время представить препятствіе для переправы. По горѣ есть обходная тропа для пѣшеходовъ. На западъ отдѣляется долина Пейкоза, на востокъ—Люшигоу.

На 5-й верстѣ отъ с. Та-Людагоу дорога переходитъ бродомъ на лѣвый берегъ р. Хунчуки и тянется мимо д. Фулутайгоу; на 10-й верстѣ этой рѣки уходитъ на востокъ въ узкое ущелье; слѣва въ нее впадаетъ р. Та-Тумынза.

По долинѣ р. Та-Тумынза отходитъ тропа на Тааденза; вверхъ по долинѣ р. Сяо-Тумынза идетъ колесная дорога, переходящая въ тропу, которая оканчивается верстахъ въ 20 на сѣверъ отъ устья р. Та-Тумынза. Отъ Фулутайгоу дорога бродомъ вновь переходитъ рѣку Хунчунку, а затѣмъ р. Сяо-Тумынзу и легкимъ подъемомъ взбирается на перевалъ, высотой около 20 саженъ. На гребнѣ перевала—разрушенная китайская кумирня. Спускъ съ перевала отлогій. Дорога вновь вступаетъ въ долину р. Хунчунки и входитъ въ с. Тумынза-Линъ-Дунъ, гдѣ расположенъ постъ китайскихъ солдатъ. Версты двѣ дорога идетъ мокрымъ лугомъ. На 17-й верстѣ дорога отходитъ на востокъ черезъ д. Каурипіенъ мимо пограничнаго столба лит. Р въ Барабашъ **).

На 18-й верстѣ отъ дер. Та-Людагоу къ востоку отъ дороги видны слѣды китайскаго укрѣпленія (земляной валъ).

Отъ с. Тумынза-Линъ-Дунъ дорога идетъ населенной долиной ручья Хасуцундза до с. Ванбабоза.

Отъ с. Ванбабозы идетъ тропа верстъ 15 на сѣверъ, вдоль ручья Хасуцундза; долина по мѣрѣ движенія на сѣверъ суживается и вся покрыта хвойнымъ лѣсомъ. Мѣстами въ лѣсу попадаются охотничьи тропы. До подъема на перевалъ приходится идти ручьемъ. Въ дождливое время движеніе по ручью совершенно невозможно, такъ какъ, судя по наносамъ, вода поднимается на сажень выше обыкновеннаго уровня.

Подъемъ на перевалъ и спускъ съ него въ долину Ушагоу пройденъ прямикомъ по компасу, безъ малѣйшаго признака тропы, дѣвственнымъ лѣсомъ. Дорогу приходилось прокладывать, прорубаясь между вѣтвями деревьевъ, перевитыми ліанами. Въ лѣсу хотя и болотисто, но не настолько, чтобы не пройти всаднику съ вьюкомъ. Въ 2—3 мѣстахъ придется устраивать гать; матеріала въ лѣсу много; необходимо только имѣть топоры.

Послѣ спуска съ перевала начинается ущелье, въ которомъ течетъ ручей, впадающій около брошенной фанзы въ Ушагоу. Идти пришлось съ большимъ трудомъ, по одному, каменистымъ русломъ ручья.

*) Отъ Людагоу долиной Люшигоу идетъ колесная дорога черезъ второстеп. погран. знакъ XVI въ Седими.

**) Отъ Сибигоу до Барабаша дорога исправлена, въ 1905 году, 1-й ротой 9-го сапернаго баталіона.

Верстахъ въ 10—12 за переваломъ начинается тропа, идущая долиной Ушагоу; этой тропой, вѣроятно, можно выйти въ верховьяхъ р. Амба-бѣла, перейдя границу у погр. столба л. П.

Верстахъ въ 4 сѣвернѣе брошенной фанзы, тропа втягивается вновь въ ущелье съ отвѣсными скалистыми берегами и идетъ вдоль русла рѣки, временами совершенно теряясь. Ущельемъ тропа идетъ верстъ 8, послѣ чего долина расширяется и начинается колесная полевая дорога на протяженіи верстъ 5, послѣ чего вновь начинается ущелье. Въ дождливое время по этому ущелью движеніе невозможно безъ устройства мостовъ и безъ разработки дороги, такъ какъ по ущелью идетъ только пѣшеходная тропа, а на первыхъ верстахъ 5—6 вовсе нѣтъ тропы. Двигаться по этому ущелью возможно было только по одному, близко держась русла и часто переходя съ одного берега рѣки на другой. Броды каменисты, мѣстами глубокіе (подъ сѣдло), теченіе очень быстрое. Лошади переходили въ бродъ съ большимъ трудомъ, часто падали, срываясь съ камней, наваленныхъ безпорядочной грудой въ рѣкѣ. При выходѣ изъ ущелья—бродъ въ сухую погоду подъ сѣдло.

Длина ущелья около 12—14 верстъ.

По выходѣ изъ ущелья начинается колесная дорога, которая идетъ по мало населенной и довольно широкой долиной; въ д. Коріенъ эта дорога соединяется съ дорогой, идущей изъ Таадензы.

Передъ деревней (южнѣе) мелкій бродъ; вода послѣ дождя, когда уровень ея замѣтно повысился, доходила только до сѣдла.

Не доходя 4—5 верстъ до брода, дорога проходитъ по косогору, подмытому рѣкой настолько, что телѣга едва можетъ пройти.

Отъ Коріена до Санчагоу 3—4 версты ведетъ хорошо наѣзженная колесная дорога.

По выходѣ изъ Санчагоу дорога около версты идетъ по равнинѣ, а затѣмъ очень полого поднимается на покатости невысокихъ округлыхъ холмовъ, ограничивающихъ долину праваго берега р. Суйфуна и покрытыхъ рѣдкимъ дубнякомъ. Спустившись съ покатости холмовъ и пройдя потомъ нѣкоторое время у самой ихъ подошвы, дорога направляется къ р. Суйфуну. Мѣстность всхолмленная, покрыта отдѣльными низкорослыми деревьями и густымъ кустарникомъ.

Рѣку Суйфунъ въ малый и даже средній уровень, когда вода достигаетъ стремени, можно перейти въ бродъ на телѣгахъ. Когда же вода сильно поднимается отъ дождей и дѣлаетъ переправу въ бродъ невозможной, то, по словамъ китайцевъ, сюда приводится изъ Санчагоу паромъ.

Ширина р. Суйфуна на мѣстѣ переправы больше 100 шаговъ; на броду грунтъ—мелкій камень; дно брода ровное.

Отъ переправы дорога тянется вверхъ по долинѣ ручья Ванлунгоу. Долина и покатости горъ покрыты отдѣльными деревьями.

Недалеко отъ переправы отдѣляется на западъ тропа вверхъ по

долинѣ р. Суйфуна, которая выводитъ сначала въ долину Сяо-Суйфуна, а затѣмъ въ долину Мурени и приводитъ къ ст. Мурень.

Верстахъ въ 3—4 къ сѣверу отъ р. Суйфуна дорога втягивается въ ущелье; очень узкое, каменистое, стиснутое отвѣсными скалами, до 150 саженъ высоты; здѣсь находится золотой пріискъ, разрабатываемый хищническимъ способомъ.

Дорога изрыта водомоинами и глубокими колеями, мѣстами же загромождена камнями.

На послѣдней верстѣ передъ переваломъ Ванлунгоу подъемъ очень крутъ. Къ одноконнымъ двуколкамъ придется припрягать вторую лошадь.

Подъемъ на перевалъ идетъ зигзагами настолько короткими, что полная запряжка орудія не можетъ помѣститься на каждомъ отдѣльномъ колѣнѣ.

Взбираясь на перевалъ, дорога нѣкоторое время идетъ почти горизонтально по гребню возвышенностей, между почти отвѣсными скатами ущелья.

Спускъ (отъ кумирни) пологій, длинный и дорога значительно лучше, чѣмъ на подъемѣ.

На вершинѣ хребта древесная растительность гуще, крупнѣе, а при спускѣ хорошій дубовый лѣсъ. Еще ниже—роща бѣлой березы. Дорога идетъ, за небольшими исключеніями, по болотистому грунту, при чемъ мѣстами топкому и каменистому въ одно и то же время. По такимъ мѣстамъ движеніе затруднительно не только на колесахъ, но и верхомъ. Версты черезъ 2 отъ кумирни дорога спускается въ долину рѣчки Бадаохедзы (притокъ Сяо-Суйфуна), которой идетъ до желѣзной дороги.

Р. Бадаохедза имѣетъ здѣсь нѣсколько шаговъ ширины, въ бродъ проходима, дно ея каменисто, теченіе быстрое; долина широкая, близъ рѣчки болотистая. Горы праваго берега отдѣляютъ къ ней невысокіе увалы. Дорога идетъ по одному ихъ такихъ уваловъ, покрытому мелкимъ кустарникомъ, направляясь къ горамъ, куда вскорѣ подходитъ и сама рѣчка, такъ что дорога, мѣстами очень каменистая, пролегаетъ между правымъ ея берегомъ и подошвой горъ.

Нѣсколько далѣе дорога идетъ ущельемъ. Долина рѣки болотистая; дорога нѣсколько разъ переходитъ съ одного берега на другой, придерживаясь то одного, то другого берега долины. Верстахъ въ 15 не доходя до Пограничной (у 6 деревьевъ, не доходя до широкой пади, отдѣляющейся на востокъ), необходимо устроить гать; артиллерія иначе не пройдетъ; матеріалъ подъ рукой — деревья и фанзы. Броды черезъ р. Бадаохедзы въ сухую погоду до колѣна лошади, въ дожди вода поднимается, достигая на бродахъ до сѣдла.

Выйдя къ желѣзной дорогѣ, дорога поворачиваетъ на востокъ и до ст. Пограничной идетъ вдоль желѣзной дороги, по твердому грунту отроговъ горъ южнаго берега долины.

Не доходя версты 2—3 до шести деревьевъ и широкой пади, отдѣляющейся на востокъ отъ долины Бадаохедзы, отъ описанной дороги отходитъ вѣтвь на ст. Сяо-суйфунъ. Дорога, пройдя болотистое и загроможденное большими камнями мѣсто, полого поднимается по распадку лѣвыхъ (западныхъ) горъ долины р. Бадаохедзы, а затѣмъ круто спускается въ долину ручья, впадающаго въ р. Бадаохедзы, переходитъ черезъ него и снова поднимается въ гору, сначала полого, потомъ круче и, наконецъ, выходитъ на высокое плато. Пройдя по этому плато, безъ малаго версту, по совершенно твердому грунту, дорога спускается на другое плато, на которомъ встрѣчаетъ небольшое, но топкое поперечное болото.

Оба плато покрыты кустарникомъ или небольшими отдѣльными деревьями. Спускъ съ этого второго плато приводитъ въ широкую долину, сначала волнистую, а потомъ ровную, гдѣ дорога проходитъ черезъ два болота. Второе изъ нихъ, кочковатое и топкое, очень затрудняетъ движеніе на колесахъ даже въ сухую погоду. Перешедши долину, дорога направляется по распадку впереди лежащихъ горъ, за которыми открывается нешпрокая болотистая падь. Горы покрыты низкорослымъ лѣсомъ. Дорога тянется по покатостямъ правыхъ горъ, гдѣ встрѣчаются топкія мѣста, а въ разстояніи около $1^1/_2$ версты отъ входа въ падь пересѣкаетъ русло ручья. Вскорѣ падь, а за ней и дорога, поворачиваетъ направо. При этомъ падь мало-по-малу сужи-вается, а по пересѣченіи дорогой ручья впадаетъ въ другую широкую долину, обставленную высокими горами, по которымъ протекаетъ притокъ р. Сяо-Суйфуна, ручей Вэнь-суй-хэ. Здѣсь мѣстность носитъ названіе Сань-да-инъ-цзы.

Пересѣкши р. И-до-хэ, притокъ Вэнь-суй-хэ и еще небольшой ручей, дорога тянется по каменистымъ, а мѣстами болотистымъ покатостямъ горъ праваго берега, спускающимся къ берегу р. Сяо-хэ-цза и покрытымъ дубовымъ лѣсомъ. Въ горахъ лѣваго берега видна бѣлая береза, далѣе покатости становятся круче и потомъ отвѣсно спускаются къ самому правому берегу ручья, долина котораго въ этомъ мѣстѣ съ обѣихъ сторонъ сжата горами. Съ небольшимъ въ $1^1/_2$ верстахъ отъ переправы черезъ р. И-до-хэ начинается довольно крутой спускъ въ долину р. Сяо-хэ-цза, которая становится шире. Далѣе слѣдуютъ 4 переправы черезъ Сяо-хэ-цза, въ томъ числѣ 3 переправы въ тѣсномъ ущельѣ, черезъ которое вьется рѣка. Ее здѣсь со всѣхъ сторонъ стѣсняютъ высокія крутыя скалистыя горы, покрытыя рѣдкимъ лѣсомъ. Рѣчка имѣетъ нѣсколько шаговъ ширины, каменистое ложе и очень быстрое теченіе. Ущелье тянется на пространствѣ съ небольшимъ $1^1/_2$ версты, послѣ чего оно обращается въ довольно широкую ровную долину. Дорога уклоняется вправо отъ рѣки, гдѣ мѣстность возвышается небольшимъ уступомъ.

Спустившись уступомъ же и пересѣкши небольшой ручей Сяо-хэ-цзы, дорога поднимается на высокій пологій перевалъ, раздѣляю-

щій долины рр. Сяо-хэ-цза и Сяо-суйфуна. Спускъ съ перевала приводитъ въ небольшую падь, окаймленную невысокими горами, съ округлыми очертаніями и пологими покатостями. По дорогѣ встрѣчается небольшой ручеекъ, берега котораго нѣсколько топки. Пересѣкши его и переваливъ черезъ пологія покатости горъ, дорога выходитъ въ долину р. Сяо-суйфуна, гдѣ пересѣкаетъ линію желѣзной дороги и подходитъ къ станціи.

Отъ дер. Сибигоу до с. Ванбабозы 45—50 верстъ, дорога колесная съ твердымъ грунтомъ, идетъ мѣстностью населенной, удобна для движенія всѣхъ родовъ оружія и обозовъ. Перевалъ только одинъ—у Тумынзы, и тотъ, по незначительности, препятствій для движенія не представитъ.

Отъ с. Ванбабозы до разрушенной фанзы—30 верстъ, дороги нѣтъ; придется идти тайгой, дѣвственнымъ лѣсомъ. Движеніе возможно только для небольшихъ конныхъ или пѣшихъ партій съ вьючнымъ обозомъ. Колесныя повозки безъ предварительной разработки соотвѣтствующей дороги провести нельзя, такъ какъ въ лѣсу на каждомъ шагу приходится встрѣчаться съ громадными поваленными деревьями, черезъ которыя съ трудомъ можетъ перешагнуть лошадь, а черезъ нѣкоторые стволы деревьевъ лошади приходилось перескакивать. Обходъ поваленныхъ деревьевъ не всегда возможенъ; лѣсъ густой, деревья переплетены вѣтвями и ліанами, почва болотистая, да и поваленныя деревья встрѣчаются на каждомъ шагу во всѣхъ направленіяхъ.

На слѣдующихъ 30—35 верстахъ дорога представляетъ тропинку, изрѣдка переходящую въ плохую колесную дорогу тамъ, гдѣ есть рѣдкое населеніе, ютящееся въ одиночныхъ далеко другъ отъ друга разбросанныхъ фанзахъ. На этихъ же 30 верстахъ находятся и два вышеописанныхъ ущелья долины р. Ушагоу.

Грунтъ каменистый, движеніе очень трудное.

Далѣе начинается колесная дорога, которая выводитъ на ст. Пограничную или Сяо-Суйфунъ. Движеніе обозовъ и артиллеріи по этой дорогѣ возможно.

Рѣки отъ д. Сибигоу до ст. Пограничной или Сяо-Суйфуна могутъ представить препятствіе для движенія при переходѣ черезъ нихъ въ бродъ только послѣ нѣсколькихъ дней сильныхъ дождей. Движеніе по ущельямъ въ долинѣ р. Ушагоу совершенно невозможно во время сильныхъ дождей. Но, вѣроятно, эти ущелья, одиночные люди или небольшія партіи могутъ обойти горами того или другого берега долины, хотя такое движеніе безъ дорогъ горами обыкновенно дается не безъ большого труда.

Дорога отъ Новокіевскаго пройдя Хунчунскій караулъ, и границу, сливается съ дорогой на Хунчунъ — Лянсуй-чуандза, пер. Нюнюхалинъ — Шангайхэ — Хамытанъ — Латолаза — Куашантунь —

Нингута и выводитъ къ ст. Мудандзянъ Китайской-Восточной желѣзной дороги.

Эта дорога представляетъ торговый путь, которымъ Хунчунскій раіонъ соединяется съ Нингутой.

Отъ границы до города Хунчуна*) дорога хорошая и вполнѣ удобная для движенія всѣхъ 3-хъ родовъ оружія, и лишь только не доходя импани встрѣчается болотная мочежина, на которой можетъ задерживаться артиллерія.

Передъ городомъ—переправа черезъ р. Хунчунку; ширина рѣки даже въ малую воду не менѣе 50 шаговъ, глубина—выше колѣна лошади. Оба берега ровны, дно каменистое, теченіе быстрое. Въ большую воду переправа совершается на паромѣ, который можетъ поднять сразу двѣ тяжело нагруженныхъ телѣги.

Отъ границы до Хунчуна дорога идетъ сравнительно густо населенной мѣстностью.

Изъ Хунчуна въ д. Мидянъ ведутъ дороги: а) черезъ перевалъ Панлинъ и б) черезъ д. Іон-хэ и пер. Сяо-Панлинъ.

Первыя 3 версты отъ города дорога идетъ среди отдѣльныхъ фанзъ городского предмѣстья и обсажена деревьями. Ширина дороги 3—4 сажени, но мосты неисправны. Справа вдоль дороги идетъ гребень высотъ. На этихъ высотахъ видны слѣды построеннаго русскими войсками въ 1900 году сомкнутаго укрѣпленія фронтомъ на сѣверозападъ. Перейдя черезъ р. Іон-хэ, дорога подходитъ къ берегу р. Тумень-Ула, идя по сыпучему песку. Горы праваго берега долины рѣки Іон-хэ близко подходятъ къ р. Тумень-Ула, оставляя нешпрокую полосу берега (отъ $^1/_2$ версты до 100—220 шаговъ), по которому проходитъ дорога. На противоположномъ берегу р. Тумень-Ула видна большая корейская деревня Хурюкъ.

До поворота на сѣверъ дорога, начиная отъ высотъ дер. Хурюкъ, входитъ въ узкую долину, образуемую высотами праваго и лѣваго берега р. Тумень-Ула, и идетъ вдоль самаго берега рѣки.

На деревню Хурюкъ отъ большой дороги Хунчунъ—Мидянъ, отдѣляется вѣтвь, ведущая на паромную переправу, соединяющую правый и лѣвый берега рѣки на дорогѣ Хурюкъ—Хунчунъ.

Верстахъ въ 15 отъ Хунчуна дорога поворачиваетъ на сѣверъ и идетъ ущельемъ вдоль мелководнаго ручья. Ширина ущелья 50—60 саженей. Пройдя ущельемъ около 2-хъ верстъ, дорога круто зигзагами поднимается на перевалъ Панлинъ**). Длина подъема около $^3/_4$ версты. Подъемъ крутой и потребуетъ припряжки лошадей къ повозкамъ обоза. Спускъ съ перевала положе и нѣсколько длиннѣе подъема. Спустившись съ перевала, дорога спускается въ долину, шириной

*) Маршрутъ отъ Хунч. кар. до г. Нингуты сост. по рекогн. подполк. Бѣлковича. Участокъ отъ границы до г. Хунчуна въ 1906 году не пройденъ

**) Дорога черезъ перевалъ идетъ узкой глубокой выемкой. На перевалѣ постоянно находится постъ китайскихъ солдатъ, высылаемый изъ дер. Мидянъ.

100—150 саженей. Съ правой, восточной стороны дороги изъ ущелья выходитъ маловодный ручей, вдоль котораго идетъ дорога по отрогамъ горъ лѣваго берега долины. Восточные скаты береговъ долины гораздо круче западныхъ.

Не доходя 1-й версты до дер. Мидянъ, дорога соединяется съ дорогой, ведущей изъ Хунчуна въ дер. Мидянъ черезъ рѣку Іон-хэ и перевалъ Сяо-Панлинъ.

На переходѣ къ д. Мидянъ—бродъ черезъ ручей Мидянъ-хэ, впадающій въ р. Тумынь-Ула.

Отъ д. Мидянъ отдѣляется дорога въ Корею, которая ведетъ на паромную переправу черезъ р. Тумень-Ула.

Отъ Хунчуна до дер. Верхне-Іон-хэ дорога идетъ, переваливая черезъ холмы, что къ сѣверо-западу отъ Хунчуна. Дорога хорошо наѣзженная съ твердымъ полотномъ. Подъемы и спуски небольшіе, пологіе, не больше 5—8 градусовъ.

Рѣчка Іон-хэ была послѣ пятидневнаго дождя проходима въ бродъ, дно на броду твердое, песчаное.

Версты черезъ двѣ къ сѣверу отъ д. Іон-хэ дорога входитъ въ ущелье, длиной около $^1/_2$—$^3/_4$ версты. Мѣстность до ущелья обработана. Версты черезъ три по выходѣ изъ ущелья начинаютъ встрѣчаться ямы, похожія на тѣ, которыя бываютъ на заброшенныхъ золотыхъ пріискахъ. Отъ дер. Іон-хэ до этихъ ямъ грунтъ дороги твердый и дорога удобна для движенія всѣхъ родовъ оружія и обозовъ. Начиная отъ ямъ и до пер. Сяо-Панлинъ (около 5 верстъ) мѣстность топкая, въ дождь трудная для колеснаго движенія. Для гати матеріала близко нѣтъ, но отвести воду съ полотна дороги при помощи канавъ легко, такъ какъ дорога идетъ по косогору. Подъемъ на перевалъ—градусовъ 10, длина подъема около 100 саженъ. Спускъ съ перевала, сначала градусовъ 15, потомъ не больше 5, тянется версты 2. Начиная отъ вершины перевала дорога хорошая, грунтъ твердый. Дальше до дер. Мидянъ дорога идетъ долиной ручья, впадающаго въ р. Мидянъ-хэ. Дорога ровная, для движенія обозовъ удобная, грунтъ твердый.

Отъ дер. Мидянъ *) дорога идетъ по равнинѣ, ограниченной рѣкой Тумень-Улой и высотами съ сѣвера. Ширина долины около 2-хъ верстъ. Версты черезъ 4 отъ дер. Мидянъ дорога входитъ въ узкій Мидзинскій проходъ, образуемый высотами праваго и лѣваго берега р. Тумень-Ула. Высоты праваго (корейскаго) берега подходятъ къ рѣкѣ совсѣмъ вплотную, а высоты лѣваго берега оставляютъ узкую полосу, которой и проходитъ дорога. Ширина прохода около 100 саженъ, считая съ рѣкой. Грунтъ дороги песчано-каменистый.

Р. Тумень-Ула здѣсь шириною 20 — 30 саженъ, теченіе около 6 футовъ въ секунду, видно много отмелей, но бродъ можно отыскать только въ низкую воду.

*) Отъ д. Мидянъ идетъ на С.-В. колесная дорога, которая переходитъ въ тропу и выводитъ въ Таадензу.

Въ 5—6 верстахъ отъ дер. Мидянъ долина рѣки обращается въ узкій коридоръ, 50—60 саженъ шириною; дорога идетъ по карнизу и въ нѣсколькихъ мѣстахъ пересѣкается ручьями. Въ 10-ти верстахъ отъ д. Мидянъ ущелье кончается и дорога выходитъ на широкую Лянсуйчуанскую долину. У самаго выхода изъ ущелья высится отдѣльный скалистый холмъ, у подножія его разбросано нѣсколько фанзъ.

Дальше до дер. Лянсуйчуандза дорога идетъ обработанной долиной съ грунтомъ, близкимъ къ чернозему по легкости, во время же дождя растворяется въ грязь.

Выйдя изъ с. Лянсуйчуандза *), дорога небольшимъ подъемомъ взбирается на террасу и на 2-й верстѣ входитъ въ с. Кхайчжанъ. Въ верстѣ отъ с. Кхайчжанъ дорога пересѣкаетъ сухое широкое каменистое русло, а затѣмъ въ бродъ переходитъ ручей. Переваливъ затѣмъ невысокій перевалъ (съ котораго однако ясно видна дорога черезъ перевалъ Гаолилинъ верстахъ въ 20 съ лишнимъ къ сѣверу), дорога спускается въ ущелье, вдоль котораго тянется ручей, а затѣмъ выходитъ въ неширокую котловину, гдѣ расположена деревня Морходенъ (въ 8 верстахъ отъ Лянсуйчуандзы).

Отъ Морходена къ пер. Гаолилинъ дорога идетъ узкой долиной ручья, почти ненаселенной: на 18 верстахъ встрѣчаются только два двора—постоялый дворъ Теотунь и еще одно хозяйство Лауридя. Отъ этой послѣдней фанзы дорога все время поднимается въ гору и нѣсколько разъ переходитъ ручей. Не доходя верстъ 4-хъ до вершины перевала, подъемъ становится круче, во многихъ мѣстахъ дорога каменистая или размытая дождями.

Абсолютная высота пер. Гаолилинъ 1862 фута **). Скаты его покрыты довольно крупнымъ лѣсомъ. Между породами преобладаютъ дубъ, ольха и черная береза. Ниже встрѣчается липа.

Спускъ съ перевала на протяженіи версты крутой, сильно размытъ, а дальше слабѣе и дорога лучше.

Въ двухъ верстахъ отъ вершины перевала находится постоялый дворъ Хочинопу, изъ двухъ фанзъ въ разстояніи версты одна отъ другой. Тутъ же стоитъ старинная большая кумирня, отъ которой дорога идетъ слегка спускаясь и переходя въ нѣсколькихъ мѣстахъ каменистое русло ручья. Долина постепенно расширяется до $^1/_2$ версты, покрыта отличной растительностью, но въ нѣкоторыхъ мѣстахъ у ручья болотиста. Населеніе рѣдкое, сгруппировано преимущественно подъ переваломъ Нюнюхалинъ.

Перевалъ Нюнюхалинъ невысокій, подъемъ и спускъ ровные и пологіе, дорога на перевалѣ хорошо наѣзженная. Въ обходъ перевала также есть дорога, идущая внизъ по ручью и соединяющаяся съ колесной дорогой съ долиной Кай-хэ въ Токандзу.

---

*) Лянсуйчуандза соединяется колесной дорогой съ корейскимъ городомъ Онсенгъ, лежащимъ на правомъ берегу рѣки Тумень-Ула противъ Лянсуйчуандзы.

**) Мат. по в.-стат. опис. Маньчжур. Хунчунское фудутун.

Спустившись съ перевала, дорога тянется по широкой долинѣ, обходя мокрый и топкій лугъ, до д. Токандзы, состоящей изъ ряда отдѣльныхъ фанзъ, разбросанныхъ по долинѣ. Долина шириною около ½ версты, посрединѣ, въ каменистомъ руслѣ течетъ ручей. Рукава долины часто болотисты.

Не доходя до перевала Цанлинъ, отъ дороги отдѣляется вѣтвь, которая также, какъ и главная дорога, въ концѣ концовъ выходитъ въ долину рѣки Уончень-хэ, но не у хутора Уембей, а верстахъ въ 3-хъ къ сѣверо-западу отъ него.

Подъемъ на перевалъ пологій, дорога хорошая, перевалъ невысокій, открытый. На перевалѣ сохранился телеграфный столбъ съ изоляторомъ—единственный остатокъ разрушенной въ 1900 году телеграфной линіи.

Спускъ пологій съ песчано-глинистымъ грунтомъ, длиною около 2-хъ верстъ, приводитъ къ хутору Уембей (постоялый дворъ и ханшинный заводъ), расположенный въ долинѣ рѣки Уончень-хэ.

Отъ д. Лянсуйчуандза до хут. Уембей есть дорога, параллельная описанной и ведущая восточнѣе первой.

Свойства этой дороги таковы:

Отъ Кхайчжана до Шитохезы дорога колесная, пролегаетъ по твердому грунту. Отъ Шитохезы идетъ опять колесная дорога, вполнѣ доступная для артиллеріи и обозовъ; ручей Шито-хэ и въ дождливое время проходимъ въ бродъ.

Начиная отъ отдѣльной фанзы, не доходя верстъ 4-хъ до перевала Гаолилинъ, дорога переходитъ въ тропинку, мѣстами заросшую травой. Подъемъ начинается сразу отъ фанзы и идетъ до перевала, мѣняясь отъ 5—25 градусовъ. Въ послѣднемъ случаѣ лошадей приходится вести въ поводу.

Отъ фанзы начинается большой лѣсъ.

Вообще подъемъ на перевалъ Гаолилинъ доступенъ для вьюковъ и горной артиллеріи. Для колеснаго же движенія подъемъ на перевалъ недоступенъ безъ предварительной разработки дороги.

Спускъ съ перевала, вначалѣ очень крутой (градусовъ до 30), постепенно переходитъ въ пологій и продолжается до впаденія ручья, который беретъ начало на перевалѣ, въ рѣкѣ Уончен-хэ. По ручью—золотой пріискъ, разрабатываемый хищническимъ способомъ. У впаденія ручья въ р. Уончен-хэ, находится нѣсколько полуразрушенныхъ шалашей, гдѣ, повидимому, жили золотоискатели.

Бродъ черезъ р. Уончен-хэ близъ шалашей неглубокій (по брюхо лошади), но теченіе быстрое и дно на броду каменистое.

Въ верстѣ отъ того мѣста, гдѣ ручей впадаетъ въ р. Уончен-хэ, на отрогѣ горъ праваго берега рѣки, находится отдѣльная фанза. Отъ этой фанзы до хутора Уембей дорога идетъ мѣстностью населенной (не густо), при чемъ фанзы попадаются чаще по мѣрѣ приближенія къ хутору Уембей. Отъ той же фанзы начинается колесная дорога,

доступная для артиллеріи и обозовъ. Грунтъ твердый. Броды неглубокіе: до колѣна лошади въ сухую погоду и подъ сѣдло въ дождливую.

Не доходя 3-хъ верстъ до хут. Уембей, отдѣляется дорога на Сяо-Уонченъ—Таадензу.

Отъ хут. Уембей дорога идетъ по ровной долинѣ, шириной до 2-хъ верстъ. Долина обработана и заселена. Въ 2-хъ верстахъ отъ хут. Уембей находится управленіе старшины, помѣщаемое въ импани; тутъ же находится постъ китайской милиціи (20 человѣкъ). Отъ этой импани отдѣляется дорога на С.-В. въ Та-хангоу.

Верстахъ въ 5 отъ хутора Уембей у самой дороги расположена богатая фанза, обнесенная глинобитной стѣной, гдѣ подготовлено помѣщеніе и принадлежности для сулейнаго завода и гдѣ находится мельница. Къ этой фанзѣ подходитъ колесная дорога изъ Илланьгоу черезъ Садингоу. Въ 1½ верстахъ дальше дорога переходитъ мелкимъ бродомъ черезъ Уончен-хэ, черезъ версту дальше вступаетъ въ узкое и короткое ущелье, которымъ р. Уончен-хэ пробивается къ р. Кай-хэ.

Долиной р. Кай-хэ дорога подходитъ изъ Мудачуана и Пайцзыгоу.

Дальше дорога идетъ населенной долиной р. Кай-хэ.

Въ 10-ти верстахъ отъ сліянія рр. Кай-хэ и Уончен-хэ, вверхъ по ручью Та-хангоу, отдѣляется колесная дорога, которая, переходя постепенно въ тропу, приводитъ въ Таадензу.

У впаденія р. Хамытан-хэ въ р. Кай-хэ образуется долина съ 10 отдѣльными фанзами, составляющими дер. Шанъ-Кай-хэ (Верхняя Кай-хэ).

Долина самой Кай-хэ уходитъ на сѣверъ; колесная дорога по этой долинѣ приводитъ въ дер. Цуандялоу, расположенную почти на одной высотѣ съ д. Латолазой (на большой дорогѣ въ Нингуту) въ 10 верстахъ къ востоку отъ Цуандялоу.

Отъ Шангай-хэ дорога поворачиваетъ на западъ и идетъ населенной долиной р. Хамытан-хэ; долина эта постепенно расширяется до 3-хъ верстъ и образуетъ широкую равнину, слегка покатую къ рѣкѣ. Склоны западныхъ горъ пологи и покрыты лѣсомъ, склоны восточныхъ горъ круты и безлѣсны.

Пройдя около 5 верстъ долиной ручья Хамытан-хэ, дорога поворачиваетъ на сѣверо-западъ *) и двѣ версты идетъ по равнинѣ, слегка поднимаясь и постепенно входя въ узкое ущелье, которымъ по крутому подъему выходитъ къ пер. Тайпинлинъ. Высота перевала надъ уровнемъ долины р. Шанъ-Кай-хэ—около 70 саженъ **).

Подъемъ на перевалъ Тайпинлинъ разработанъ, но сильно размытъ дождями. Грунтъ глинисто-песчаный, а кое-гдѣ каменистый.

---

*) Вверхъ по ручью Хамытанъ отходитъ дорога на западъ; продолженіе этой дороги, переходя въ тропу и изъ тропы опять въ колесную дорогу, выводитъ въ Унчелазу на большой дорогѣ Хунчунъ—Одунченъ.

**) Мат. по в.-стат. опис. Маньчжур. Хунч. фудутун.

Окружающія вершины покрыты лѣсомъ, на перевалѣ небольшая кумирня. Спускъ съ перевала Тайпинлинъ не крутой, дорога хорошая, грунтъ глинисто-песчаный. Дорога идетъ узкой, заросшей травой, долиной ручья, внизъ по его теченію, въ направленіи на сѣверо-западъ, затѣмъ поворачиваетъ на сѣверъ, входя въ долину другого ручья и идя вверхъ по его теченію.

На западъ, внизъ по теченію ручья, отдѣляется колесная дорога на дер. Санчагоу, расположенную въ 5-ти верстахъ на дорогѣ Шанъ-Кай-хэ—Цуандялоу. Въ 4—5 верстахъ отъ сліянія ручьевъ начинается подъемъ на перевалъ Латолазалинъ. Подъемъ на перевалъ пологій; окружающія горы высокія.

Дорога на спускѣ съ перевала изрыта вымоинами и усѣяна камнями; движеніе повозокъ въ этомъ мѣстѣ затруднительно.

Перевалъ представляетъ рѣзко выраженную сѣдловину; по обѣ стороны отъ дороги сразу возвышаются значительныя вершины, въ особенности къ западу отъ дороги.

Въ концѣ спуска съ перевала отдѣляется колесная дорога на востокъ въ Санчагоу черезъ Татучуанъ; дорога эта идетъ долиной р. Латолаза-хэ—притокъ р. Кай-хэ.

Въ 2-хъ верстахъ къ югу отъ дер. Латолаза дорога переходитъ въ бродъ на лѣвый берегъ р. Латолаза-хэ; глубина брода послѣ дождя—по брюхо лошади; дно на броду каменистое.

До дер. Латолазы долина узкая, высоты лѣваго берега скалистыя. Дер. Латолаза состоитъ изъ нѣсколькихъ отдѣльныхъ фанзъ; въ деревнѣ въ импани помѣщается постъ китайской милиціи изъ 30—40 человѣкъ.

Въ верстѣ сѣвернѣе дер. Латолазы отдѣляется колесная дорога на востокъ въ дер. Цуандялоу, расположенную въ долинѣ р. Кай-хэ.

Отъ дер. Латолазы до Куашантуня дорога идетъ долиной р. Латолаза-хэ *); по долинѣ разбросано нѣсколько фанзъ; р. Латолаза-хэ быстрая, шириной около 10-ти саженъ.

У Куашантуня отдѣляется на западъ колесная дорога въ Уфанлоу—у оз. Нанхутунь. По выходѣ изъ Куашантуня дорога пролегаетъ по скату восточныхъ горъ; грунтъ глинисто-песчаный. Верстахъ въ 2-хъ отъ Куашантуня дорога версты 3 идетъ по мокрому лугу, пересѣкая рядъ болотистыхъ ручейковъ; пройдя мокрый лугъ, дорога въ лѣсъ выходитъ; по дорогѣ много мокрыхъ мѣстъ; по временамъ она проходитъ по русламъ высохшихъ ручьевъ съ каменистымъ ложемъ. На послѣдней полуверстѣ передъ подъемомъ дорога проходитъ по гати.

Подъемъ на перевалъ Лао-ѣ-линъ довольно крутой. На серединѣ находится каменная кумирня съ постоялымъ дворомъ.

---

*) Рѣка Латолаза-хэ иначе называется Сяо-Кай-хэ и составляетъ притокъ рѣки Кай-хэ, впадающій въ нее у сѣвернаго конца д. Санчагоу.

Отъ кумирни до вершины перевала дорога идетъ по гати изъ бревенъ, уложенныхъ поперекъ пути на ширину хода повозки. Гать сильно запущена; бревна мѣстами сгнили, мѣстами провалились; иногда гать образуетъ уступы, высота которыхъ достигаетъ 1/2 аршина; кромѣ того, дорога на подъемѣ, мѣстами углубленная, образуетъ искусственное русло и служитъ стокомъ сбѣгающихъ съ перевала водъ; поэтому гать здѣсь никогда не просыхаетъ и очень скользкая. По такимъ мѣстамъ движеніе затруднительно не только въ телѣгахъ, но и верхомъ.

Взобравшись на перевалъ, дорога нѣкоторое время идетъ почти горизонтально по болотистому и заросшему лѣсомъ гребню его.

Спускъ съ перевала тянется около 1 1/2 версты, спускъ довольно крутой. На послѣдней верстѣ дорога проходитъ по глубокой выемкѣ, выдѣланной въ мягкомъ песчаникѣ.

Выемка узка настолько, что запряжка въ двѣ лошади рядомъ пройти ее не можетъ.

Спустившись съ перевала, дорога около 12 верстъ тянется по узкой, заросшей долинѣ ручья, пересѣкая нѣсколько разъ какъ самый ручей, такъ и его притоки. 6-ю версту дорога идетъ по углубленному руслу ручья, дно котораго сплошь усѣяно камнями; движеніе повозокъ будетъ здѣсь затруднительно. Высоты праваго берега долины частью обнажены, частью покрыты рѣдкимъ мелкимъ дубнякомъ. Высоты лѣваго берега сплошь покрыты лѣсомъ.

Переваливъ черезъ увалъ, на оконечности котораго восточнѣе дороги возвышается конусообразная горка, дорога спускается въ долину р. Тугоудзы. До д. Кин-кынъ дорога нѣсколько разъ пересѣкаетъ р. Тугоудзу, проходя одинъ разъ по торфяному болоту, гдѣ для артиллеріи и обоза, на протяженіи версты, необходимо будетъ устроить гать.

Ширина долины измѣняется отъ 1/4 до 1/2 вер.; окаймляющія ее горы покрыты рѣдкимъ лиственнымъ лѣсомъ.

Отъ перевала Лао-ѣ-линъ до дер. Кин-кынъ грунтъ дороги по преимуществу глинисто-песчаный.

Пройдя 1 1/2 версты отъ д. Кин-кынъ, дорога пересѣкаетъ невязкое болото, а затѣмъ некрутымъ подъемомъ, пересѣкая рядъ болотистыхъ ручейковъ, поднимается на одинъ изъ отроговъ Лао-ѣ-линскаго хребта. Отсюда открывается видъ на широкую долину р. Тугоудзы, которая кажется замкнутою со всѣхъ сторонъ довольно крутыми горами. Съ вершины же этого перевала виднѣется и обширная Тунгинчинская равнина.

Пройдя съ версту по вершинѣ отрога, дорога спускается къ дер. Уисгоу; полотно дороги на спускѣ изрыто колеями и вымоинами. Отъ д. Уисгоу идетъ дорога на Тунгинчинъ; Нингутинская же дорога отъ д. Уисгоу идетъ небольшой падью, окаймленной высокими крутыми горами, и полого поднимается на перевалъ. Грунтъ при подъемѣ

глинисто-песчаный, полотно дороги мѣстами изрыто глубокими колеями и завалено камнями; вдоль дороги течетъ ручей съ каменистымъ русломъ и топкими берегами. Спускъ пологій. Черезъ версту дорога вновь поднимается на перевалъ и затѣмъ спускается въ деревню Куанди, при спускѣ — болотистый участокъ, протяженіемъ около версты.

Въ д. Куанди каменная кумирня.

Въ импани, окруженной глинобитной стѣной, помѣщается постъ конныхъ и пѣшихъ солдатъ.

Выйдя изъ деревни Куанди, дорога входитъ въ болотистую лощину, пройдя которую, длиннымъ, пологимъ и волнистымъ подъемомъ выходитъ на гору Санмяолинъ. Спускъ съ горы Санмяолинъ тянется 19 верстъ. Дорога на спускѣ проходитъ населенною мѣстностью, среди засѣянныхъ полей.

Передъ Нингутой—переправа черезъ рѣку Мудандзянъ на шестовомъ паромѣ; паромъ можетъ одновременно поднять три запряженныхъ двуколки или 18—20 всадниковъ съ лошадьми.

Грунтъ дороги отъ Уисгоу также по преимуществу глинисто-песчаный.

Отъ Нингуты до переправы черезъ рѣку Мудандзянъ (8 верстъ) дорога идетъ густо заселенной равниной, пересѣкая три болотистыхъ ручья, черезъ которые устроены деревянные мосты; черезъ ближайшій къ городу ручей устроенъ прочный мостъ на сваяхъ; остальные два моста незначительны. Переправа черезъ р. Мудандзянъ совершается на хорошемъ паромѣ; въ этомъ мѣстѣ р. Мудандзянъ имѣетъ 7 саженей*) глубины и очень широка.

Отъ переправы дорога круто поднимается на увалъ, спустившись съ котораго, подходитъ къ постоялому двору Хушэхадянъ. Отъ постоялаго двора Хушэхадянъ дорога пологимъ и короткимъ подъемомъ выходитъ на возвышенность, а затѣмъ идетъ ровной мѣстностью 7 верстъ до дер. Та-тхуеншаньцзы. Возвышенность покрыта травой; пашни встрѣчаются рѣдко. По выходѣ изъ дер. Та-тхуеншаньцзы дорога пересѣкаетъ болотистый ручей и вновь поднимается на небольшую плоскую возвышенность.

Дальше до бывшаго укрѣпленнаго лагеря Эхо, дорога идетъ возвышенной, заселенной и обработанной равниной, а затѣмъ спускается въ долину р. Эхо; ширина долины около версты. Перейдя долину, дорога поднимается на отрогъ водораздѣла рр. Модоши и Мудандзянъ и этимъ отрогомъ подходитъ къ станціи Мудандзянъ.

Описанная дорога составляетъ главный торговый путь, соединяющій Хунчунъ съ Нингутой, и проходитъ по населенной мѣстности. Особенно густое населеніе группируется у Хунчуна, Лансуйчендзы и Морходена, въ долинѣ рр. Уончен-хэ и Каи-хэ отъ хутора Уембей до Ха-

*) Мат. по в.-стат. описан. Маньчжур.

мытана и въ окрестностяхъ Нингуты. На всемъ протяженіи дорога колесная, лучшая въ краѣ послѣ дороги Хунчунъ—Одунченъ для движенія артиллеріи и обозовъ.

Отъ главной дороги Хунчунъ—Нингута отдѣляется у Пыйвайзы вѣтвь, которая черезъ дер. Цуандялоу выводитъ къ Нингутѣ, идя параллельно главной дорогѣ и удаляясь отъ нея на разстояніи 4 — 20 верстъ.

Отъ д. Пыйвайза до Палачензы дорога идетъ широкой населенной долиной. Пройдя отъ Палачензы 3—4 версты, вступаетъ въ узкое ущелье, которымъ идетъ около 5 верстъ до дер. Людіанза. Отъ дер. Людіанза долина вновь расширяется и дорога выходитъ въ д. Санчагоу, состоящую изъ небольшихъ группъ фанзъ, разбросанныхъ на протяженіи 8 верстъ. Изъ Санчагоу, отъ сѣвернаго и южнаго конца ея, отдѣляются на западъ дороги, которыя выходятъ на большой Нингутинскій трактъ.

До Цуандялоу дорога идетъ на сѣверъ. Отъ Цуандялоу до дер. Людагоу, при сліяніи рр. 1-й и 2-й Кайхе, дорога вновь проходитъ по населенной мѣстности.

Вообще отъ Пыйвайзы до д. Людагоу, т. е. до сліянія обѣихъ рр. Кайхе, дорога колесная и для движенія войскъ и обозовъ не трудна. Только рѣка Кайхе, въ ущельи передъ д. Людіанза, во время сильныхъ дождей, насколько можно судить по наносамъ камней и песку, разливается отъ одного берега ущелья до другого, и тогда движеніе здѣсь невозможно. Отъ сліянія 1-й и 2-й рр. Кайхе начинается тропа *), которая идетъ вверхъ по р. 2-й Кайхе по мѣстности, совершенно незаселенной.

Горы, окружающія долину рѣки, покрыты лѣсомъ, а долина—высокой густой травой.

Верстъ черезъ 40 отъ сліянія рр. 1-й и 2-й Кайхе тропа достигаетъ истоковъ р. 2-й Кайхе и переваливаетъ черезъ главный Лао-ѣ-линскій хребетъ, послѣ чего приводитъ въ дер. Мачанъ. Отъ Мачана до Нингуты **) идетъ около 30 верстъ долиной р. Хемахецзы (притокъ Мудандзяна) колесная дорога. До дер. Падядза дорога хорошо наѣзженная, грунтъ глинисто-песчаный; у дер. Падядза дорога переходитъ р. Хедзу, притокъ Хемахедзы; дно на броду болотистое, глубина по колѣни, ширина до 20 шаговъ; пройдя до этой рѣчки версты 3—4, дорога становится болотистой, хотя повозки пройти могутъ. Склоны сопокъ покрыты мелкимъ орѣшникомъ или дубнякомъ, лощины, на высокихъ мѣстахъ—пашней, на низкихъ—травой.

Передъ Нингутой дорога переходитъ черезъ р. Мудандзянъ, пользуясь переправой на большомъ трактѣ изъ Хунчуна въ Нингуту.

У дер. Мидянъ отъ дороги Хунчунъ—Нингута отдѣляется вверхъ

*) Тропа эта не пройдена, а описывается по разсказу хозяина фанзы Юліанза, который, по его словамъ, нѣсколько разъ прошелъ эту тропу.

**) Мат. по в.-стат. описан. Маньчж. Нинг. фудут.

по р. Мидян-хэ путь, который, представляя изъ себя за малымъ исключеніемъ тропу, выводитъ сначала на Таадензу, а затѣмъ отъ Татензы на Нингуту.

Какъ указано выше, къ д. Мидянъ изъ Кореи подходитъ дорога, которая черезъ Онсенгъ и Кенуенъ (Кенгуонъ) соединяется съ сѣтью путей Сѣверной Кореи.

Отъ д. Мидянъ до р. Тунгайза, около 10 верстъ, ъ хстъ хорошая колесная дорога по населенной части долины р. Мидянѣхэ. Населеніе исключительно корейское.

Гдѣ дорога близко подходитъ къ ручью, тамъ каменисто.

Отъ Тунганзы до Хуангоа, около 18 верстъ, дорога продолжаетъ идти вверхъ по р. Мидян-хэ, но по мѣстности незаселенной и необработанной—то лѣсомъ, то лугомъ. Дорога едва замѣтна въ травѣ, но по ней возможно движеніе всѣхъ родовъ оружія.

У д. Хуангоа отдѣляется на югъ тропа, которая по кратчайшему направленію выводитъ къ Хунчуну. Тропа эта, по словамъ жителей, проложена въ 1900 году бѣглецами изъ Хунчуна, послѣ взятія этого города русскими войсками.

Изъ Хуангоа вверхъ по р. Мидянъ-хэ идетъ едва замѣтная въ густой травѣ тропа, которая, войдя въ лѣсъ верстахъ въ 8 отъ перевала, мѣстами совсѣмъ пропадаетъ. Въ лѣсу проводникъ велъ по замѣткамъ на деревьяхъ. Идти лѣсомъ очень трудно, такъ какъ приходится часто перебираться черезъ большія поваленныя деревья и рубить сучья, мѣшающіе пройти осѣдланной, но безъ всадника, лошади. Особенно тяжелъ подъемъ на перевалъ черезъ хребетъ Гаолилинъ, по каменистому руслу ручья. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ подъемъ шелъ террасами, настолько крутыми, что тѣ лошади, которыя сразу не могли вскочить на верхъ террасы, срывались и падали на спину. Хребетъ на перевалѣ покрытъ густымъ лѣсомъ.

Спускъ съ перевала, болѣе пологій и короткій, чѣмъ подъемъ, но болотистый, приводитъ къ рѣкѣ Уонченъ-хэ, истоки которой отъ этого мѣста, если судить по направленію теченія и обилію воды въ рѣкѣ, находятся верстахъ въ 30 къ востоку.

Берега рѣки болотистые. На правомъ берегу рѣки опять начинается тропа, которая выводитъ къ фанзѣ Чулаоси. Эта фанза охотничья, въ данное время года (26 іюля) необитаема, но при ней видны слѣды картофельнаго поля; впрочемъ, картофель былъ вырытъ кабанами.

Отъ фанзы Чулаоси прямо на сѣверъ идетъ хорошо протоптанная пѣшеходная тропа, которая черезъ хребетъ водораздѣла между Уонченхе и верховьями р. Суйфуна, выводитъ на тропу Сяо-Уонченъ—Тааденза, вѣроятно, гдѣ-нибудь къ востоку отъ пер. Коулинъ (Далинъ). Эта часть пути (около 20 верстъ) не пройдена.

Отъ перевала Далинъ до шалашей, около 12 верстъ идетъ торная тропа вдоль р. Суйфуна, густымъ, не пропускающимъ солнца лѣсомъ, гдѣ незамѣтно и слѣдовъ травы, годной для лошадей.

Отъ шалашей тропа, черезъ два перевала отроговъ лѣваго берега долины р. Суйфуна, выходитъ въ узкое скалистое ущелье, которымъ идетъ версты 3, послѣ чего въ бродъ переходитъ черезъ р. Суйфунъ и выходитъ въ широкую обработанную и заселенную, преимущественно корейцами, долину, гдѣ расположено сел. Тааденза (Та-Цуйетунь или по корейскому произношенію Та-Суйфунъ). Долина эта шириною до 2-хъ верстъ, а длиной (съ юга на сѣверъ) до 8—10 верстъ. Выйдя изъ Таадензы, дорога вступаетъ въ долину р. Ломудихе.

До впаденія въ р. Ломудихе р. Пиндягоу-хэ идетъ колесная дорога, населенной мѣстностью, а отъ устья р. Пиндягоу-хэ вверхъ по долинѣ р. Ломудихе идетъ уже пѣшеходная торная тропа. Долины р. Ломудихе и притока ея Пиндягоу-хэ открыты, болотисты и заросли густой травой.

Горы покрыты лѣсомъ. Бока долины у основанія горы съ твердымъ грунтомъ, но кое-гдѣ перерѣзаны небольшими топями.

Перевалъ Ломудихелинъ (въ 17 верстахъ отъ сліянія рр. Ломудихе и Пиндягоу-хе) лѣсистъ, но на сѣверномъ склонѣ лѣсъ болѣе рѣдкій, чѣмъ на южномъ, спускъ круче подъема. У подошвы спуска съ перевала Ломудахелинъ на опушкѣ лѣса находится фанза охотника за соболями Син-лю.

Долина р. Ломудихе, подходя къ перевалу, суживается, а начиная съ поворота на С.-З. дѣлается болѣе болотистой. Пройдя перевалъ Ломудихелинъ на сѣверъ вверхъ по рѣкѣ Та-Ломудихе еще верстъ 10, тропа поворачиваетъ на западъ, входитъ въ долину притока р. Ломудихе и черезъ перевалъ Хуандинзалинъ переходитъ въ долину рѣки Та-Монихе.

Перевалъ Хуандинзалинъ лѣсистый отъ начала подъема до конца спуска; подъемъ круче спуска. Долина р. Та-Монихе такого же характера, какъ и долина р. Та-Ломудихе.

Черезъ 15—17 верстъ отъ перевала Хуандинзалинъ тропа черезъ отрогъ водораздѣла между рр. Та и Сяо-Монихе переваливаетъ въ долину р. Сяо-Монихе; долина р. Сяо-Монихе въ этомъ мѣстѣ широкая, болотистая, по направленію къ верховьямъ покрыта лѣсами, а по направленію къ мѣсту сліянія съ рѣкой Та-Монихе заросла высокой густой травой. Изъ долины Сяо-Монихе тропа выходитъ къ перевалу Та-линъ, покрытому густымъ лѣсомъ; перевалъ двойной: лѣсъ кончается при спускѣ тропы съ горы въ узкую долину ручья, впадающаго въ р. Эрдохеза.

Подъемы и спуски на перевалѣ круты; на подъемѣ въ лѣсу фанза того же Син-лю.

Пройдя долиной Эрдохеза верстъ 5, тропа, начиная отъ долины р. Тумбинчжилихе, переходитъ въ колесную дорогу, вскорѣ послѣ этого начинаются пашни и фанзы деревни Эрдохезы.

Долина р. Эрдохеза открыта, съ твердымъ грунтомъ, горы южнаго

берега долины покрыты лѣсомъ, а на сѣверныхъ лѣсъ начинается съ долины р. Тумбинчжилихе.

Изъ дер. Эрдохеза идетъ на югъ тропа; тропа эта по словамъ мѣстныхъ жителей, идя сначала долиной р. Эрдохеза-Нангу, выводитъ въ долину р. 2-й Кайхе, въ ея истокахъ, а затѣмъ приводитъ въ Цуандялоу.

Отъ д. Сандахеза ведутъ дороги на западъ въ д. Мачанъ и сначала на С.-В.—кружная тропа въ Нингуту.

Въ 40—45 верстахъ отъ перевала Талинъ дорога переходитъ черезъ перевалъ съ кумирней въ долину р. Сяохеза; рѣдкій лѣсъ покрываетъ на этомъ перевалѣ только подъемъ, болѣе крутой, чѣмъ спускъ. Долина р. Сяохеза открытая, съ твердымъ грунтомъ; горы, составляющія берега долины, покрыты лѣсомъ только до высоты первой фанзы д. Кошагоу.

Слѣдующіе два перевала, черезъ которые дорога изъ долины Сяохеза переходитъ въ долину р. Мудандзяна, открытые; подъемъ на первый перевалъ крутой и длинный; короткій и пологій спускъ ведетъ въ начало долины, спускающейся на С.-В., послѣ чего тотчасъ начинается второй перевалъ, болѣе высокій, чѣмъ первый, но съ пологимъ подъемомъ и крутымъ длиннымъ спускомъ въ небольшую открытую долину, которая, расширяясь, соединяется съ долиной р. Мудандзяна.

Переправа черезъ р. Мудандзянъ—на паромѣ.

Въ общемъ направленіе Мидянъ—Хуангоа—Тааденза—Нингута можно считать на всемъ протяженіи проходимымъ для вьюковъ, включительно до вьюковъ горной артиллеріи. Но участки отъ Хуангоа до ф. Чулаоси (17—20 верстъ) и, вѣроятно, отъ ф. Чулаоси до соединенія съ дорогой Сяо-Уонченъ — Тааденза будутъ очень трудны и потребуютъ предварительной расчистки отъ крупнаго валежника и переплетшихся сучьевъ деревьевъ при помощи топоровъ или, лучше, пироксилина, въ особенности при подъемѣ на перевалъ между Хуангоа и Чулаоси и при спускѣ съ него.

Отъ направленія Мидянъ—Тааденза—Нингута отдѣляются слѣдующія пройденныя тропы:

а) отъ ф. Чулаоси долиной р. Уончен-хэ въ д. Та-Уонченъ и

б) отъ пер. Далинъ (Коулинъ) долиной Сяо-Уонченъ къ хутору Уембей.

Отъ ф. Чулаоси тропа идетъ лѣсомъ, по правому берегу рѣки Уончен-хэ версты 2, а затѣмъ пропадаетъ и начинается вновь, лишь не доходя 5—6 верстъ до первой фанзы передъ д. Та-Уонченъ. До этой фанзы лучшій и наиболѣе проходимый путь—русломъ рѣки. Тропы въ лѣсу не удалось найти. Идти же прямикомъ лѣсомъ оказалось невозможнымъ: громадный валежникъ, черезъ который лошадей приходилось перетаскивать, переплетшіеся сучья деревьевъ и, наконецъ, крутые обрывы горъ, мѣстами подходящихъ вплотную къ рѣкѣ на ея извилинахъ; глубокія промоины и топкія болотистыя мѣста за-

ставили отказаться отъ попытки пройти твердой землей, и пришлось предпочесть трудное движеніе прямо рѣкой по руслу ея, очень каменистому и порожистому. Да и движеніе рѣкой не вездѣ было возможно: попадались мѣста, заваленныя громадными кучами большихъ деревьевъ, нанесенныхъ наводненіемъ; тогда приходилось выходить на берегъ и, пробираясь лѣсомъ, дѣлать версты 3—4, чтобы обойти такую кучу, занимающую площадь саженъ 50—100.

Чтобы судить о трудности движенія этимъ направленіемъ, привожу такой примѣръ: лошадь одного изъ казаковъ, пробираясь узкой тропинкой по карнизу, обрывающемуся въ рѣку, сорвалась внизъ и такъ расшиблась, что продолжать движеніе не могла; пришлось ее бросить; въ другомъ мѣстѣ та же участь постигла вьючную лошадь, увлекшую при паденіи казака, но къ счастью паденіе обошлось благополучно, лошадь и казакъ отдѣлались незначительными ушибами.

Тропа начинается верстахъ въ 20-ти отъ фанзы старика на дорогѣ Кхайчжанъ—Уонченъ, въ лѣсу; верстахъ въ 5 послѣ начала тропы попадается первая отдѣльная фанза, за которой на 15 верстахъ можно встрѣтить еще 2—3 фанзы.

Послѣ первой фанзы тропа идетъ то лѣсомъ, то лугомъ, придерживаясь берега р. Уончен-хэ, нѣсколько разъ переходя съ одного берега на другой, а въ двухъ мѣстахъ идетъ узкимъ карнизомъ, обрывающимся въ рѣку.

Со стороны р. Таадензы подъемъ на перевалъ Далинъ (Коулинъ) крутой, идетъ вдоль истоковъ р. Суйфунъ, нѣсколько разъ пересѣкая его. Спускъ также крутой, ведетъ узкимъ ущельемъ, которое версты черезъ 3 отъ вершины перевала выводитъ въ долину р. Сяо-Уончен-хэ. Тропа черезъ перевалъ торная; на вершинѣ перевала кумирня. Перевалъ до конца спуска покрытъ лѣсомъ. Преодолѣніе перевала, считая отъ начала подъема до конца спуска, занимаетъ для всадника около 1 час. 30 минутъ.

Крутости при подъемѣ и спускѣ, опредѣляя ихъ на глазъ, достигаютъ 10—20 градусовъ.

Верстахъ въ 12 отъ кумирни, на вершинѣ перевала, отъ главной тропы отдѣляется тропа на Тахангоу и отъ этого развѣтвленія тропинокъ начинается колесная дорога, которая идетъ населенной долиной Сяо-Уонченъ и выводитъ въ долину р. Уончен-хэ противъ хут. Уембей въ долинѣ Сяо-Уонченъ, населеніе сгущается по мѣрѣ приближенія къ ея устью.

Отъ д. Кайхе на дорогѣ Хунчунъ—Одунченъ вверхъ по долинѣ р. Кайхе, узкой и слабо населенной, идетъ плохая колесная дорога.

Эта дорога нѣсколько разъ глубокими бродами (до подушки сѣдла) переходитъ съ одного берега Кайхе на другой *).

---

*) Послѣ двухъ дней почти непрерывнаго и временами довольно сильнаго дождя.

Всѣ броды имѣютъ дно ровное, покрытое мелкимъ щебнемъ.

У сел. Нюшихакоуза дорога развѣтвляется: одна вѣтвь идетъ долиной р. Кайхе въ Пайцагоу, а другая выводитъ въ Токанзу—на главную дорогу Хунчунъ—Нингута.

Оцѣнивая значеніе дороги Кайхе—Токанза, необходимо имѣть въ виду, что отъ д. Кайхе на югъ въ Нанганскій раіонъ идетъ колесная дорога, которая переправой черезъ Тумень-Улу—Чонгъ-Шенгу связывается съ сѣтью путей Сѣверной Кореи.

Изъ Нанганскаго раіона, дороги котораго связаны съ дорогами Сѣверной Кореи, въ Нингуту ведутъ еще слѣдующіе пути:

1) Отъ Титасо черезъ Иллань-гоу и Пайцагоу въ Хамытанъ, гдѣ эта дорога выходитъ на большую дорогу Хунчунъ—Нингута *), и

2) Отъ Чаоянчуана черезъ Кусуйгоу—Сахечжанъ—Тунгинчинъ—Нингута.

Свойства этихъ двухъ путей видны изъ слѣдующаго описанія:

Отъ Титасо идетъ ровная хорошая колесная дорога широкой долиной съ пологими скатами, по которой на 8 верстъ разбросались фанзы селеній Та-Янчихе и Сяо-Янчихе.

Подъемъ изъ этой долины на пер. Янчиканлинъ пологій и тянется около 2 верстъ. Съ перевала видны предгорья Нангана, горы Мааршань, Маанзашань и другіе въ видѣ острыхъ пиковъ, выдѣляющихся на горизонтѣ.

Спускъ съ перевала небольшой и приводитъ въ ущелье съ ручьемъ, версты черезъ 4 послѣ того впадающимъ въ ручей Иллань-гоу. Не доходя 1 версты до южнаго края сел. Иллань-гоу, дорога взбирается на пологій скатъ праваго берега долины, заполняющій всю долину. Скатъ покрытъ мелкимъ дубомъ. Вдали на югѣ видна гора Мопашань (жерновъ) съ каменистымъ гребнемъ.

Спустившись со ската, дорога вскорѣ входитъ въ с. Иллань-гоу, представляющее рядъ отдѣльныхъ фанзъ, разбросанныхъ на протяженіи около 7 верстъ. Проходя с. Иллань-гоу, дорога идетъ вдоль ручья, переходя съ одного берега на другой, и часто скрывается въ травѣ, хотя все же вездѣ пригодна для колеснаго движенія.

Миновавъ д. Иллань-гоу, дорога входитъ въ извилистое, узкое и неглубокое ущелье, изъ котораго поднимается на пер. Мяолинъ. Съ перевала видны двѣ рѣзко выдѣляющіяся вершины: горы Кокуйдынза (наперстокъ) и горы Хыйсядачжуань (медвѣжья берлога).

Спускъ съ перевала крутой и сильно размытый приводитъ въ ущелье, шириной 50—100 саженъ, и съ берегами, высотой 10—15 саж.; дно ущелья покрыто прекрасной травой, въ которой теряется дорога. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ дорогу приходится долго искать, такъ какъ, будучи почти непроѣзжей, она заросла высокой травой. Приблизи-

*) Мат. по в.-стат. опис. Маньчжур. Хунчун. фудут. Дорога отъ Титасо до пер. Мяолинъ въ 1906 г. не пройдена.

тельно посрединѣ ущелья находится мочежина, которую проѣхать въ дождливое время совершенно невозможно нагруженной повозкѣ.

Ущелье впадаетъ въ долину р. Кайхе, и здѣсь начинается д. Пайцагоу, которой дорога идетъ около 17 верстъ до д. Мудачуанъ; передъ д. Мудачуанъ дорога взбирается на гребень, высотой 35—40 саженъ; подъемъ въ концѣ очень крутъ, спускъ затрудняется мочежиной. Грунтъ дороги глинисто-песчаный. Обойти гребень можно тропой вдоль р. Кайхе.

Изъ Мудачуана идетъ въ д. Муданбей и дальше вверхъ по ручью Муданбей, а затѣмъ черезъ перевалъ Мяолинъ (или черезъ перевалъ Мотіенлинъ) въ Хамытанъ.

Отъ дороги Титасо—Хамытанъ отдѣляются дороги:

1) Отъ южнаго края д. Пайцагоу на востокъ сначала ущельемъ р. Кайхе въ Токанзу.

2) Изъ Мудачуана на западъ сначала вверхъ по р. Мудахе, затѣмъ черезъ перевалъ Мяолинъ 2-й въ Кусуйгоу.

3) Изъ Муданбея на востокъ долиной р. Кайхе къ устью р. Уончен-хэ.

Отъ Чаоянчуана (на большой дорогѣ Хунчунъ—Одунченъ) на Сандовей дорога идетъ сначала широкой, затѣмъ постепенно суживающейся, долиной р. Кусуйхе. Долина населена на протяженіи почти 50 вер. до д. Кусуйгоу, при чемъ колесная дорога продолжается еще верстъ 10 сѣвернѣе д. Кусуйгоу до фанзы Цильягоу.

Отъ Чаоянчуана до Хулмау долина вся обработана отъ горы до горы.

Отъ Хулмау до Сандовея (около 10 верстъ) дорога идетъ ущельемъ; грунтъ здѣсь твердый, но не каменистый. Дно р. Кусуйхе въ ущельѣ на бродахъ покрыто мелкимъ щебнемъ; ширина рѣки на бродахъ сажень; глубина—при нормальномъ уровнѣ до колѣна лошади и не выше, какъ по стремя.

Отъ фанзы Цильягоу начинается густой, трудно проходимый лѣсъ.

Отъ Цильягоу до р. Сахе (19—20 верстъ не больше) разъѣздъ шелъ 10 часовъ, выкидывая время на остановки и ночлегъ, а также на дневку, которую пришлось дать, не доходя до р. Сахе, измученнымъ лошадямъ *).

Лѣсъ на этомъ пространствѣ такой высокій и густой, что дальше 40—50 шаговъ ничего не видно. Даже солнце не могло пробиться черезъ густую листву. По изрѣдка просвѣчивавшему кусочку неба трудно было опредѣлить, пасмурная или ясная стоитъ погода.

Въ лѣсу на каждомъ шагу крупный валежникъ, перелѣзая черезъ который, вьючный оселъ такъ ободралъ ноги, что его пришлось бросить, такъ какъ двигаться онъ уже не могъ. Идти пришлось по ком-

*) Расположившись на ночлегъ въ лѣсу, съ трудомъ нашли немного травы, у ручья, которой конямъ хватило на часъ.

пасу безъ малѣйшаго признака тропы, сначала притокомъ р. Кусуйхе. Подъемъ изъ долины этого притока на хребетъ—водораздѣлъ между рр. Кусуйхе и Сахе—настолько крутъ, что одна лошадь, сорвавшись внизъ, въ буквальномъ смыслѣ слова, перевернулась черезъ голову.

Спускъ съ перевала ведетъ въ долину притока р. Сахе; до самой Сахе около 10 верстъ пришлось идти косогоромъ, такъ какъ долиной притока Сахе, даже ведя лошадей въ поводу, двигаться было нельзя: дно долины каменистое и заросшее мохомъ; при попыткѣ идти здѣсь кони проваливались до живота между камнями или корнями деревьевъ, такъ какъ мохъ мѣшалъ видѣть, куда ставить ногу. Путь косогоромъ былъ также весьма труденъ, такъ какъ пришлось идти безъ тропы крутыми и высокими увалами и густымъ лѣсомъ тайгой.

Выйдя изъ лѣса въ долину Сахе, надо идти ея долиной на западъ, верстъ 8, тропой, которая идетъ вдоль рѣки съ востока, надо думать изъ Тахонвея; на этомъ протяженіи берега р. Сахе песчаны и обрывисты, такъ что рѣка течетъ какъ бы въ оврагѣ, глубина котораго аршина 2; дно рѣки песчаное, но нога не грузнетъ; въ большую воду рѣку можно перейти, повидимому, не вездѣ, но бродъ и въ большую воду можно отыскать.

Ширина рѣки 6—10 саженъ.

Долина рѣки топкая, открытая, лѣсъ съ горъ въ долину не спускается. Пройдя, какъ сказано, долиной р. Сахе на западъ верстъ 8, надо повернуть вмѣстѣ съ рѣкой на сѣверъ, пройти вдоль рѣки верстъ 5 и выйти черезъ невысокій мысокъ въ болотистую долину ручья безъ названія, берущаго начало у пер. Сахечжанъ и текущаго отъ этого перевала на югъ къ р. Сахе.

Верстахъ въ 8 отъ устья этого ручья тропа снова входитъ въ лѣсъ. Подъемъ на перевалъ Сахечжанъ и спускъ съ него короткіе; крутости до 15 градусовъ; на вершинѣ перевала маленькая кумирня. Съ перевала тропа спускается въ долину ручья Тядихе и идетъ его правымъ берегомъ также въ лѣсу; тропа заросла травой такъ, что даже проводникъ-китаецъ, встрѣченный на перевалѣ, ее терялъ; масса валежнику; многіе участки тропы идутъ по болотистымъ мѣстамъ.

Вообще, переходъ черезъ долину р. Сахе, т. е. черезъ мѣстность Сахечжанъ настолько труденъ, что мѣстные жители долго не вѣрили, что разъѣздъ прошелъ именно черезъ эту мѣстность.

Отъ д. Тядихе (въ 12 верстахъ отъ перевала Сахечжанъ) начинается колесная дорога, которая, идя около 10 верстъ увалами, приводитъ въ д. Суньигоу (Уфанлу) *). Передъ этой деревней дорога пересѣкаетъ долину и рѣчку Суньигоухе; ширина рѣчки на броду 6—7 саженъ, глубина по брюхо лошади. Правобережная часть устья долины болотиста и неудобна для движенія; здѣсь нѣтъ даже дороги, а

*) Отъ д. Суньигоу до Нингуты черезъ Тунгинчинъ дорога въ 1906 году не пройдена; описаніе ея взято изъ мат. по военно-статист. описан. Маньчжур. Нингутин. фудут.

существуетъ только тропа, которая, перейдя долину, полого поднимается на возвышенности праваго берега и здѣсь уже на высотахъ выходитъ на торную дорогу, колесную, которая идетъ отъ д. Суньигоу. Полотно дороги усѣяно камнями. Переваливъ черезъ плоскую возвышенность, дорога пересѣкаетъ небольшую лощину съ пересохшимъ ручейкомъ и идетъ дальше по скату высотъ, окаймляющихъ съ востока озеро Нанхутунь, затѣмъ пересѣкаетъ два небольшихъ ручья съ каменистымъ дномъ и правымъ берегомъ второго изъ нихъ (Шидахе) идетъ вверхъ по долинѣ около 4-хъ верстъ въ сѣверо-восточномъ направленіи по грунту болотистому и каменистому; на 5-й верстѣ отъ Суньигоу дорога поднимается полого на увалъ, отдѣляющій долину ручья Шидахе отъ озера Нанхутунь, идетъ нѣкоторое время по гребню увала, послѣ чего полого, но съ крутыми уступами спускается къ маленькому ручью съ каменистымъ ложемъ. Грунтъ—растительный перегной, мѣстами много большихъ камней. За ручьемъ начинается длинный и крутой подъемъ, очень утомительный для пѣшеходовъ; движеніе же артиллеріи и повозокъ здѣсь крайне затруднительно. Взобравшись на высоты, дорога полого спускается въ небольшую сѣдловину, опять поднимается и спускается на сѣверъ, огибая сопку. Въ послѣднемъ мѣстѣ дорога разработана и проложена карнизомъ по крутому скату, крутизна котораго больше 60 градусовъ; ширина дороги 3—4 шага и отъ нея обрывъ прямо въ одинъ изъ заливовъ озера Бейхутунь; грунтъ глинисто-песчаный; крупные камни, которые торчатъ изъ земли, дѣлаютъ движеніе здѣсь повозокъ неудобнымъ.

Далѣе дорога, то слегка спускаясь, то слегка поднимаясь, переваливаетъ черезъ одинъ изъ отроговъ Лао-ѣ-линскаго хребта; полотно твердое, грунтъ глинисто-песчаный, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ каменистый (камни мелкіе). Отъ перевала дорога небольшой лощиной полого спускается къ ручью; дорога болотистая, грунтъ—торфяникъ, а мѣстами глинисто-песчаный. На 4-й верстѣ отъ перевала дорога пересѣкаетъ ручей съ очень топкими берегами; пройдя еще 2 версты, проходитъ черезъ другой ручей, впадающій въ первый справа. На всемъ пройденномъ отъ д. Суньигоу пути возвышенности покрыты низкорослымъ лѣсомъ, преимущественно дубомъ и березой.

Далѣе дорога идетъ долиной, держась праваго берега ручья Набухецза; попадаются топкія мѣста; ширина долины ручья около $^3/_4$ версты; но по ней разбросано много отдѣльныхъ фанзъ, которыя мѣстами группируются въ небольшія деревушки. Въ 4-хъ верстахъ за деревней Гуанмадзюйцза дорога, имѣвшая направленіе на сѣверъ, поворачиваетъ на сѣверо-востокъ, переваливаетъ невысокій, но широкій увалъ (плато) и выходитъ къ деревнѣ Дасиньдядза. Дорога хорошо наѣзжена; грунтъ глинисто-песчаный. Отъ дер. Дасиньдядза дорога идетъ равниной къ городу Тунгинчинъ; грунтъ мѣстами глинисто-песчаный, мѣстами черноземъ. Выйдя изъ Тунгинчина, дорога версты

черезъ 3 переходитъ на лѣвый берегъ р. Мудандзянъ, пройдя которымъ около 10 верстъ, вновь переходитъ на правый его берегъ и правымъ берегомъ идетъ уже до переправы черезъ Мудандзянъ передъ Нингутой на большой дорогѣ Хунчунъ—Нингута.

Отъ Тунгинчина до перехода вновь на правый берегъ Мудандзяна дорога малоѣзженная.

Отъ пути Чаоянчуанъ—Сандовей—Кусуйгоу—Суньигоу—Тунгинчинъ—Нингута отдѣляются вѣтви:

1) Отъ Сандовея на Мяогоу—Унчелаза.

2) Отъ Кусуйгоу на Мяогоу и въ Хамытанъ или Муданчуанъ.

4) Вверхъ по рѣкѣ Сахе въ Тахонвей.

5) и 6) Отъ Суньигоу на Омосо и на Кулшантунь.

7) и 8) Отъ Тунгинчина на большую дорогу Хунчунъ—Нингута, долиной р. Малинхе и на дорогу Нингута—Омосо.

Къ группѣ путей, соединяющихъ линію: устье р. Тумень-Ула—ст. Пограничная съ путями на Гиринъ и Харбинъ отъ линіи г. Одунченъ—ст. Мудандзянъ, относятся:

Сибигоу — Хунчунъ — Лянсуйчуандза — Титасо — Унчелаза — Одунченъ.

Сибигоу колесной дорогой соединяется черезъ погранич. столбъ лит. С. со Славянкой черезъ дд. Верхняя и Нижняя Адими. Дорога эта отъ сѣвернаго края д. Верхней Адими (отъ Сан-фанзы) до входа въ долину Сибигоу лѣтомъ мало ѣзжена и заросла травой. Передъ подъемомъ на перевалъ со стороны Адими на 1/2 версты, а послѣ спуска съ перевала версты на двѣ тянется болото.

Къ устью долины Сибигоу подходитъ черезъ Тидяхе дорога изъ Тизенхе и со ст. почтовой дороги Раздольное—Новокіевское Гладкой.

Отъ Сибигоу на Хунчунъ дорога идетъ долиной р. Хунчунки, внизъ по ея теченію. Почти на всемъ протяженіи отъ Сибигоу до Хунчуна (также и отъ Тумынзы до Сибигоу) дорога есть на обоихъ берегахъ р. Хунчунки, связывая рядъ деревень, разбросанныхъ по долинѣ. Однако, лучшая дорога, исправленная, какъ значится, въ одномъ устьѣ у с. Люшихеза первой ротой 9-го сапернаго баталіона, идетъ правымъ берегомъ р. Хунчунки.

Отъ д. Тхадагоу отдѣляется на югъ дорога на Нанбери, откуда она развѣтвляется на Нанбакури—Тизинхе—ст. Гладкая и Шембери—Янчихо—Новокіевское.

Вскорѣ по выходѣ изъ Тхадагоу дорога на Хунчунъ прижимается рѣкой къ скаламъ праваго берега долины и около версты идетъ узкимъ, разработаннымъ для дороги, карнизомъ.

Передъ д. Люшихеза дорога черезъ небольшой увалъ выходитъ въ нѣсколько расширенную часть долины Хунчунки. Отъ Люшихезы дорога переходитъ по мосту черезъ довольно глубокій оврагъ, по дну котораго течетъ ручей, и вновь идетъ около 1/2 версты узкимъ карнизомъ надъ рѣкой, послѣ чего до долины р. Сандагоу идетъ вновь

ровной и открытой мѣстностью, пересѣкая нѣсколько ручьевъ—притоковъ р. Хунчунки, черезъ которые устроены мосты русскаго сапернаго типа. Отъ Люшихезы до Сандагоу мѣстность по сторонамъ дороги изрыта ямами—слѣдами заброшенныхъ золотыхъ пріисковъ. Тѣ же слѣды видны и въ устьѣ долины р. Сандагоухе.

Черезъ р. Сандагоухе дорога переходитъ двойнымъ неглубокимъ бродомъ.

Посреднѣ между долинами Сандагоу и Эрдагоу дорога переходитъ невысокій плоскій (шириной около версты) увалъ, подъемъ и спускъ съ котораго довольно круты.

Передъ с. Хадамынь дорога вновь три раза на протяженіи 5—6 верстъ поднимается и спускается, переваливая черезъ увалы горъ праваго берега долины. Подъемы и спуски, какъ и самая дорога, разработаны саперами 9-го сапернаго баталіона.

У сел. Хадамынь дорога выходитъ на обширную Хунчунскую равнину и вплоть до Хунчуна идетъ заселенной и обработанной ровной мѣстностью по грунту глинисто-песчаному. Не доходя до Хунчуна версты три, деревни сливаются почти въ непрерывную улицу, которой дорога и входитъ въ г. Хунчунъ.

Участокъ дороги отъ Хунчуна до Лянсуйчуандзы совпадаетъ съ соотвѣтствующимъ участкомъ дороги Хунчунъ—Нингута.

Изъ Лянсуйчуандзы на ст. Кайхе дорога *), пройдя около 2-хъ верстъ, пересѣкаетъ высохшее каменистое русло ручья и довольно пологимъ подъемомъ взбирается на высоты Кун-лунь-шань. Пройдя небольшую лощину, ведущую изъ долины Тумень-Улы, дорога поднимается на сѣдло между двумя вершинами и не особенно крутымъ спускомъ подходитъ къ маловодному ручью Кулуджанъ. Высота перевала около 25 саженъ. На 6-й верстѣ сел. Кулуджанъ. Отъ селенія влѣво по Тумень-Улѣ отдѣляется очень плохая вьючная дорога въ Кайхе въ обходъ Гаолилинскаго перевала.

Версты черезъ 4 послѣ выхода изъ сел. Кулуджана дорога входитъ въ узкое ущелье Каулигоуза, шириной 20—25 саженей. Высота боковыхъ скатовъ около 30 саженей. На горахъ появляется мелкій лѣсъ, годный лишь на топливо. Дорога нѣсколько разъ пересѣкаетъ высохшій ручей и во многихъ мѣстахъ сильно размыта. На перевалъ Гаолилинъ дорога, идя по каменистому узкому ущелью, взбирается крутымъ подъемомъ. Длина особенно трудной части подъема около 2-хъ верстъ при высотѣ 135 саженей. Съ перевала дорога спускается почти безъ зигзаговъ по песчано-каменистому грунту. Спускъ короче подъема ($1^1/_2$ вер.) и ниже (100 саж.). Послѣ спуска съ перевала дорога приводитъ въ неглубокую котловину, гдѣ расположенъ постоялый

*) Мат. по военно-статист. описан. Маньчжур. Хунчунское фудут.
Участокъ дороги отъ Лянсуйчуандзы до Кайхе въ 1906 году не пройденъ.

дворъ, и, поднявшись на невысокій гребень, продолжаетъ спускаться еще версты 3. Справа по долинѣ течетъ небольшой ручей. Къ сел. Кайхе дорога подходитъ, перейдя бродомъ рр. Кайхе и Болохетунь. Передъ бродомъ черезъ р. Кайхе мокрый лугъ.

Верстахъ въ 1½ выше брода черезъ р. Кайхе есть лодочный перевозъ.

Изъ селенія Кайхе на Титасо *) дорога около 7 верстъ идетъ ущельемъ р. Болохетунь; здѣсь есть нѣсколько каменистыхъ участковъ, трудныхъ для колеснаго движенія. Верстахъ въ 7 отъ с. Кайхе дорога покидаетъ ущелье и крутымъ, но короткимъ подъемомъ взбирается на небольшой (около 15 саж.) перевалъ Сяо-Панлинъ, спустившись съ котораго, приводитъ въ с. Визигоу (рядъ разбросанныхъ фанзъ). Послѣ спуска съ перевала Сяо-Панлинъ дорога до с. Визигоу вьется по искусственно укрѣпленной каменной насыпи, легко размываемой въ періодъ дождей; на дорогѣ есть два мѣста, подверженныя частымъ каменистымъ заваламъ.

Выйдя изъ сел. Визигоу, дорога поворачиваетъ въ долину ручья Визигоу и лѣсомъ поднимается на невысокій перевалъ Визигоу-линъ. На перевалѣ маленькая кумирня и деревянный столбъ съ китайскими надписями, указывающими дорогу.

Грунтъ на подъемѣ и спускѣ каменисто-песчаный.

Послѣ спуска съ перевала дорога пересѣкаетъ въ бродъ р. Илланьгоухе и снова начинается подъемъ, ведущій на перевалъ Янчиканлинъ. Спустившись съ этого перевала, дорога входитъ въ с. Титасо (Кьюцзгай, Нанганъ). Небольшая высота перевала (около 50 саж.) при длинныхъ заложеніяхъ (7—8 верстъ) дѣлаютъ подъемъ и спускъ весьма пологими.

Грунтъ на подъемѣ и спускѣ перевала Янчиканлинъ черноземный съ примѣсью глины и отъ дождей долженъ сильно распускаться; во многихъ мѣстахъ дорога размыта.

Кромѣ только что описанной дороги изъ Кайхе въ Титасо идетъ, внѣ даннаго для изслѣдованія участка, лучшая дорога черезъ перевалы Цуйгоудзалинъ и Дендолинъ и сел. Молтазу на рѣкѣ Болохетунь; описаніе этой дороги помѣщено въ Мат. по воен.-статист. описан. Маньчжур. Хунчунск. фудутунство. Маршрутъ № 9.

Отъ Титасо въ с. Тунфосы*) идетъ отличная дорога по долинѣ р. Болохетунь, сплошь населенной и воздѣланной.

Грунтъ дороги глинисто-песчаный.

Ширина долины 1—2—3 версты, берега не выше 10—15 саженей,

*) Мат. по военно-статист. описан. Маньчжур. Хунчунское фудутунство. Этотъ участокъ дороги въ 1906 году не пройденъ.

въ видѣ ряда пологихъ холмовъ, на фонѣ которыхъ выдѣляются отдѣльныя высоты Мааршань, Маанзашань и др.

Отъ с. Чаоянчуанъ отдѣляются на сѣверъ дороги въ Сандовей и Кусуйгоу.

Отъ Тунфосы въ Унчелазу первыя 7 верстъ дорога идетъ на западъ. Вдоль нея по правому берегу р. Болохетунь тянутся отдѣльныя фанзы мѣстности Тунфосы. Долина Болохетуня имѣетъ ширину отъ 1 до 2 верстъ, берега долины становятся выше и покрыты мелкимъ кустарникомъ. Передъ Лоторгоу дорога переходитъ на лѣвый берегъ рѣки. До Лоторгоу грунтъ дороги глинисто-песчаный, кое-гдѣ дорога идетъ по руслу рѣки, покрытому крупной галькой. По выходѣ изъ Лоторгоу дорога поворачиваетъ на сѣверъ, уходя отъ рѣки, скрывающейся въ ущельѣ, и идетъ въ свою очередь по узкому ущелью къ перевалу Лоторгоулинъ. Дно и скаты ущелья покрыты мѣшаннымъ лѣсомъ.

Грунтъ дороги песчано-каменистый.

Вершина перевала представляетъ узкое плато между тремя отдѣльными вершинами; пройдя этимъ плато $^1/_2$ версты, дорога спускается съ перевала, по отлогому спуску въ 2-хъ верстахъ отъ вершины перевала вправо у дороги болотце, изъ котораго вытекаетъ ручей, сопровождающій дорогу по ущелью (ширина ущелья 50—60 саженей), а версты черезъ двѣ дальше дорога вновь выходитъ въ долину р. Болохетунь, образующую съ ручьемъ, текущимъ вдоль дороги, небольшую площадку, занятую с. Ижучжуань. Отъ с. Ижучжуань дорога еще разъ покидаетъ р. Болохетунь, уходящую на западъ по скалистому ущелью. Сама же дорога пологимъ подъемомъ тянется на сѣверъ, затѣмъ черезъ 3—4 версты поворачиваетъ на западъ и круто взбирается на перевалъ Угединзалинъ. Спускъ тянется около 3-хъ вер. по узкому ущелью, выходящему черезъ 6 верстъ въ долину Болохетунь. Влѣво надъ рѣкою виденъ рядъ скалистыхъ гребней, вытянутыхъ въ линію. Далѣе дорога и рѣка Болохетунь имѣютъ сѣверо-западное направленіе до самаго перевала Хабалинъ. Долина гораздо уже, чѣмъ была раньше, и не достигаетъ нигдѣ больше версты ширины. Берега долины изрѣзаны поперечными долинками, очень короткими и узкими; часто въ такихъ долинкахъ помѣщается нѣсколько фанзъ. На всемъ протяженіи долина сухая, почва глинисто-песчаная съ небольшимъ слоемъ чернозема.

Выйдя изъ довольно большого селенія Тумынза, дорога совершенно незамѣтно поднимается вверхъ и переваливаетъ маленькій выступъ праваго берега рѣки, образуя перевалъ Тумынзалинъ, высотой всего въ 7 саженъ. Спустившись съ перевала, дорога по деревянному мосту переходитъ р. Болохетунь, перейдя за версту передъ тѣмъ ту же рѣку въ бродъ. Постройка моста вызвана, вѣроятно, невозможностью переѣзжать здѣсь рѣку въ бродъ, такъ какъ все русло загромождено огромными камнями.

Пройдя д. Унчелазу, дорога переваливаетъ черезъ два выступа лѣваго берега долины Вампапозалинъ (15 саж.) и Кунюлазалинъ (25 саж.). Подъемы и спуски на обоихъ перевалахъ каменисты, но довольно пологи и коротки, почему особыхъ препятствій для движенія не представляютъ.

За переваломъ Кунюлазалинъ долина становится болотистой, а потому движеніе по ней тяжелаго колеснаго обоза въ дождливое время должно быть затруднительно. Ширина долины попрежнему около $^1/_2$ версты; горы, образующія берега долины, высотой 15—20 саженъ, покрыты мелкимъ лѣсомъ.

У д. Лянбинтая дорога огибаетъ небольшую высоту лѣваго берега, черезъ которую ведетъ тропинка.

Передъ переваломъ Хабалинъ на западъ отходитъ довольно широкая долина Тудахеза съ ручьемъ, представляющимъ одинъ изъ истоковъ (главный) р. Болохетунь.

До Та-Тьянченгоу долина заселена, дальше до перевала Хабалинъ—населенія и обработанныхъ мѣстъ не встрѣчается.

Передъ началомъ подъема на перевалъ Хабалинъ дорога въ бродъ переходитъ черезъ ручей, текущій въ болотистыхъ берегахъ. Подъемъ на перевалъ довольно крутой мѣстами и тянется 3 версты.

Грунтъ на подъемѣ песчаный. На перевальной сѣдловинѣ находится небольшая кумирня и пограничный столбъ фудутунства. Перевалъ покрытъ лиственнымъ лѣсомъ. Съ перевала дорога спускается въ долину притока р. Сахе. Спускъ болѣе пологій и короткій, чѣмъ подъемъ. Видъ горъ и характеръ долинъ къ западу и востоку отъ пер. Хабалинъ различенъ: къ западу горы представляются въ видѣ невысокихъ холмовъ съ мягкими отлогостями, долины широкія; къ востоку же наоборотъ—горы высокія, скалистыя, долины представляютъ часто узкія щели съ отвѣсными скалистыми боками, которыми рѣки прорываются черезъ горы. Версты черезъ 3 послѣ спуска съ перевала Хабалинъ дорога переходитъ два невысокихъ отрога горъ съ лѣваго берега долины Са-хэ и вступаетъ въ широкую (4—5 верстъ) долину этой рѣки.

Пройдя д. Туеза, дорога вновь переваливаетъ черезъ невысокій отрогъ лѣваго берега долины Са-хэ, послѣ чего продолжаетъ идти долиной той же рѣки.

Отъ перевала Хабалинъ до д. Тачо (большой мостъ), около 30 верстъ, дорога идетъ обработанной и заселенной мѣстностью.

Отъ Тачо до Силунчжуана (около 5 верстъ) дорога сопровождается столбами, остатками телеграфной линіи Гиринъ—Хунчунъ и проходитъ мѣстностью необработанной.

Отъ Силунчжуана дорога поднимается на невысокій хребетъ, водораздѣлъ между рр. Сахе и Мудандзяномъ.

Спустившись съ этого перевала, подходитъ къ р. Мудандзянъ, черезъ которую устроена переправа на паромѣ, и входитъ въ г. Одун-

ченъ, расположенный среди обширной равнины на лѣвомъ берегу р. Мудандзянъ.

Описанная дорога представляетъ торговый путь, связывающій Хунчунъ съ Гириномъ черезъ Одунченъ. По этой дорогѣ встрѣчалось много каравановъ, вьючныхъ и колесныхъ, съ товарами, идущихъ преимущественно изъ Хунчуна. Вообще, въ смыслѣ торговаго движенія, это самый оживленный трактъ въ пройденномъ раіонѣ.

Дорога отъ Полтавки на Санчагоу — Тааденза — Куашантань — Суньигоу—Куанди—Санчагоу (на р. Мудандзянъ)—Омосо.

Изъ Полтавки въ Санчагоу, около 7 верстъ, идетъ хорошая колесная дорога широкой долиной р. Суйфуна. Отъ Санчагоу въ Таадензу дорога (колесная) идетъ около 40 верстъ населенной долиной р. Фаенгоу, затѣмъ черезъ невысокій перевалъ переходитъ въ долину р. Ноги-Санъ. Подъемъ и спускъ на перевалъ пологіе, грунтъ твердый, перевалъ легко доступенъ для движенія полевой артиллеріи и обозовъ.

Съ перевала дорога спускается въ долину Ноги-Санъ (притокъ Суйфуна) и около 6 верстъ идетъ долиной этой рѣки, по которой разбросаны фанзы д. Лохошанъ.

Отъ д. Лохошанъ идетъ тропа, которая по всѣмъ признакамъ должна привести въ долину р. Тумынзы и затѣмъ въ сел. Тумынза, расположенное въ долинѣ р. Хунчунки.

У послѣднихъ двухъ (южныхъ) фанзъ с. Лохошанъ кончается колесная дорога и дальше въ Таадензу идетъ торная пѣшеходная и вьючная тропа, которая по выходѣ изъ д. Лохошанъ взбирается на низкій хребетъ—водораздѣлъ между р. Ноги-Санъ и Фудугоу (притокъ Суйфуна), идетъ увалами этого хребта версты 4 и спускается въ долину Фудугоу; изъ долины Фудугоу тропа переходитъ въ притокъ этой рѣки и затѣмъ поднимается на низкій гребень и идетъ лѣсомъ до самой Таадензы, около 40 верстъ по мѣстности незаселенной.

Узкій гребень, по которому идетъ тропа, низкій, на югъ видны высокія горы, на сѣверъ—ровная мѣстность. Гребень даетъ начало нѣсколькимъ ручьямъ, верховья которыхъ пересѣкаетъ тропа и которые текутъ на сѣверъ къ Суйфуну, а на югъ—вѣроятно, къ р. Тумынза.

Тропа на всемъ протяженіи торная. Если въ двухъ-трехъ мѣстахъ срубить деревья, то можетъ пройти двуколка съ грузомъ. Спускъ съ послѣдняго гребня къ Таадензѣ очень крутой. У Таадензы дорога спускается въ широкую и населенную долину Суйфуна.

Изъ Таадензы въ Цуандялоу ведетъ сначала колесная дорога, которая переваливаетъ черезъ отрогъ, отдѣляющій долину Суйфуна отъ долины его притока Сандахеза и незаселенной частью долины Сандахеза идетъ на перевалъ Коенлополинъ. Подъемъ и спускъ на перевалъ Коенлополинъ—пологіе; самъ перевалъ невысокій, покрытъ лѣсомъ; на вершинѣ перевала кумирня. Съ перевала дорога спускается въ долину притока р. Туда-Кайхе; долина эта вначалѣ болотиста, а потому и дорога переходитъ нѣсколько болотистыхъ участковъ.

Верстъ черезъ 8 отъ перевала Коенлополина дорога вступаетъ въ долину р. Туда-Кайхе. Вверхъ по этой рѣкѣ идетъ дорога въ Тахангоу, а внизъ тропа въ Цуандялоу. На первыхъ 7 верстахъ послѣ выхода въ долину Туда-Кайхе дорога два раза пересѣкаетъ отроги горъ береговъ долины, сначала лѣваго, потомъ праваго; послѣдній отрогъ носитъ названіе пер. Чанчаулинъ, имѣетъ крутые подъемъ и спускъ и покрытъ лѣсомъ. Черезъ 10 верстъ послѣ перевала Чанчоулинъ—узкая долина, временами имѣющая характеръ ущелья, расширяется, а отъ восточной фанзы д. Чингоуза начинается колесная дорога.

Такимъ образомъ, Таадензу съ Чингоузой (около 35 верстъ) соединяетъ тропа, на первой половинѣ *) пригодная для колеснаго движенія.

На всемъ этомъ пространствѣ дорога идетъ долинами, покрытыми высокой (въ ростъ человѣка) густой травой; перелѣски въ долинѣ рѣдки; горы покрыты лѣсомъ.

Отъ Чингоуза до сліянія рр. 1-й и 2-й Кайхе около 15 верстъ дорога колесная, встрѣчаетъ нѣсколько отдѣльно разбросанныхъ фанзъ (4—5), а между Чингоузой и Юліанзой переходитъ тропой высокій, крутой отрогъ лѣваго берега долины, въ обходъ ущелья, которое прорываетъ въ горахъ р. Туда-Кайхе.

Отъ сліянія рр. 1-й и 2-й Кайхе отдѣляется вверхъ по р. 2-й Кайхе тропа въ Нингуту; отъ мѣста сліянія этихъ рѣкъ дорога превращается въ хорошо наѣзженную и идетъ населенной и обработанной мѣстностью около 10 верстъ до поворота р. Кайхе на югъ. Внизъ по р. Кайхе дорога ведетъ къ Санчагоу—Пыйвайза—Хамытанъ, а дорога въ Куашантунь входитъ въ долину притока Кайхе и идетъ въ направленіи на Латолазу, гдѣ выходитъ на большую дорогу Хунчунъ—Нингута.

Между Цуандялоу и Латолазой—около 12 верстъ дорога идетъ по населенной мѣстности и преодолѣваетъ одинъ невысокій перевалъ.

Отъ Куашантуня дорога идетъ долиной р. Сяо-Кайхе. Броды черезъ рѣку по колѣно лошади при нормальномъ уровнѣ, а при самомъ высокомъ, насколько можно судить по наносамъ на берегу, до полубока.

Грунтъ дороги твердый. Двуколочный обозъ и полевая артиллерія могутъ легко пройти, если впереди имѣть рабочихъ съ лопатами, такъ какъ придется только въ двухъ бродахъ разработать спуски въ рѣку и подъемъ изъ нея.

Въ $1^1/_2$ верстахъ отъ Куашантуня встрѣчается одна фанза, а больше жилья до д. Суньигоу нѣтъ.

При подъемѣ на перевалъ дорога входитъ въ большой и густой лѣсъ, но для отдѣльныхъ всадниковъ доступный по всѣмъ направле-

*) До выхода въ долину р. Туда-Кайхе.

ніямъ. Дорога черезъ перевалъ представляетъ изъ себя тропу, заросшую травой и заваленную валежникомъ; однако, на всемъ протяженіи этой тропы видны слѣды колесъ. Очевидно, годъ, если не больше, на телѣгахъ черезъ перевалъ не ѣздили. Если устроить въ нѣсколькихъ мѣстахъ, особенно верстахъ въ 1½ къ востоку отъ перевала, гать *), отпилить и сбросить съ дороги валежникъ и своротить нѣсколько камней, то дорога будетъ приспособлена для движенія полевой артиллеріи; всю работу рота саперъ можетъ сдѣлать въ 1 день. Двуколки же, хотя и съ трудомъ, могутъ пройти безъ предварительной разработки дороги, но имѣя впереди себя 3—4 пилы.

Спускъ и подъемъ не крутые—градусовъ 2—7.

Съ перевала дорога спускается въ долину р. Суньигоухе, текущей прямо на западъ въ озеро Нанхутунь.

Р. Суньигоухе съ правой стороны принимаетъ нѣсколько притоковъ съ болотистыми берегами, которые для прохода обозовъ нужно гатить: лошадь со всадникомъ при переходѣ одного изъ такихъ ручьевъ такъ увязла, что ее пришлось вытаскивать людьми.

По всей долинѣ рѣки, разбросаны фанзы д. Суньигоу; дорога идетъ по обработанной мѣстности.

Отъ д. Суньигоу (т. е. отъ устья долины) дорога на Омосо **) поднимается на покрытый лѣсомъ увалъ, на гребнѣ котораго сдѣлана выемка. Спускъ съ увала крутой; спустившись съ увала, дорога пересѣкаетъ высохшій ручей, перейдя черезъ невысокій съ пологими скатами увалъ, входитъ въ долину Тядихе ***).

Долина Тядихе въ устьѣ широкая, мѣстами болотистая.

Отъ с. Сяосатерръ дорога вновь полого поднимается и спускается въ долину р. Та-Тядихе, рѣку эту проходитъ въ бродъ глубиной по брюхо лошади и шириной около 10 шаговъ.

Долина р. Та-Тядихе около ¼ версты шириной и ближе къ рѣчкѣ болотиста; по ней разбросаны отдѣльныя фанзы съ засѣянными вокругъ полями.

Затѣмъ дорога короткимъ, но крутымъ и каменистымъ подъемомъ и такимъ же спускомъ переваливаетъ изъ долины Та-Тядихе въ долину ручья, гдѣ расположена фанза Каудиденъ.

Около фанзы Каудиденъ къ дорогѣ подходитъ довольно близко оз. Нанхутунь.

Отъ фанзы Каудиденъ дорога снова поднимается на увалъ и до ф. Сидзяоми, около 5 верстъ, идетъ непрерывными увалами, пересѣкая нѣсколько ручьевъ, на берегахъ которыхъ попадаются болотистыя мѣста.

*) Если соединить всѣ отдѣльные участки, гдѣ надо устраивать гать, то получится не больше 2—2½ верстъ.

**) Мат. по воен.-статист. описан. Маньчжур. Нингутинское фудутунство, Участокъ пути отъ Суньигоу (т. е. отъ устья долины) въ 1906 году не пройденъ.

***) Вверхъ по долинѣ отдѣляется тропа на пер. Сахечжанъ.

Отъ фанзы Сидзяоми до фанзы Сяоханшинмо, около 8 верстъ, дорога, плохая и мало ѣзженная, идетъ также увалами, но покрытыми рѣдкимъ и низкорослымъ лиственнымъ лѣсомъ; грунтъ глинистый, мѣстами торфяной.

У фанзы Сяоханшинмо дорога переходитъ въ бродъ рѣчку съ каменистымъ дномъ, шириной 4 саж., глубиной по колѣни, а затѣмъ круто поднимается на перевалъ отрога, западный склонъ котораго образуетъ два уступа. Наиболѣе тяжелъ подъемъ на второй уступъ. Дорога не разработана и мало ѣзженная. Движеніе повозокъ и артиллеріи на этомъ участкѣ будетъ затруднительно. Поперечныя болотистыя ложбины, образующіяся стоками водъ, усѣяны крупными камнями и еще больше увеличиваютъ трудность колеснаго движенія.

Спустившись со второго уступа, дорога пересѣкаетъ рѣчку Ханшинмо, шириной 10 шаговъ, глубиной $^3/_4$ аршина, дно усѣяно камнями; дорога на обоихъ берегахъ болотистая.

Перейдя р. Ханшинмо, дорога идетъ внизъ по долинѣ лѣвымъ берегомъ рѣки; окружающія долину высоты покрыты лѣсомъ. Дорога проселочная, грунтъ глинистый, мѣстами растительный перегной; полотно дороги изрыто глубокими колеями; много болотистыхъ ложбинъ, переходъ которыхъ для повозокъ съ грузомъ труденъ.

Изъ долины р. Ханшинмо дорога черезъ небольшой увалъ выходитъ къ д. Наньгоу, около которой пересѣкаетъ болотистую долину, очень неудобную для переѣзда повозокъ.

Отъ фанзы Наньгоу дорога вновь поднимается на пологій скатъ высотъ, окаймляющій правый берегъ р. Мудандзяна, а затѣмъ спускается полого къ отдѣльной фанзѣ и идетъ лощиной, пересѣкая въ бродъ небольшой ручей; вправо въ 2-хъ верстахъ течетъ р. Мудандзянъ.

Отъ фанзы дорога полого поднимается на перевалъ Машеулинъ. На перевалѣ рѣдкая растительность.

Отъ д. Дадянза дорога узкой (до 1 версты) долиной р. Эрдомихе взбирается на горы, высотой до 80 саженъ, покрытыя лиственнымъ лѣсомъ, а затѣмъ, спустившись съ этихъ высотъ, приводитъ въ д. Куанди. Отъ Куанди отдѣляется дорога на Сахеяръ—Силунчжуанъ, гдѣ соединяется съ большой дорогой Хунчунъ—Одунченъ.

Отъ Куанди до Тунгоуганза дорога никакихъ препятствій не представляетъ, а у д. Тунгоуганза выходитъ на дорогу Одунченъ—Омосо. Отъ дер. Тунгоуганза дорога на Омосо входитъ въ болотистую долину притока р. Сахе; ширина этой долины сначала $2^1/_2$, потомъ $1^1/_2$ версты; горы, окружающія ее, высотой около 50 саженъ и покрыты на вершинахъ кустарникомъ. Изъ этой долины дорога поднимается на плоскогорье, которымъ идетъ между дд. Тявсибахе и Санчагоу, плоскогорье кое-гдѣ покрыто кустарникомъ, грунтъ глинисто-песчаный.

У д. Санчагоу дорога переходитъ черезъ р. Мудандзянъ на его

лѣвый берегъ; ширина рѣки здѣсь 20—25 саженъ, глубина 7—10 футъ, дно песчано-каменистое; теченіе 5 верстъ въ часъ, переправа на паромѣ. Въ дожди рѣка сильно разливается, затопляя долину, и тогда переправа прекращается иногда дней на 10.

Послѣ переправы черезъ р. Мудандзянъ дорога вступаетъ въ болотистую долину у р. Джердыхе (Чжуердыхе), которой идетъ около 8 верстъ до г. Омосо; ширина дороги 3—4 сажени; полотно хорошо наѣзжено, грунтъ глинисто-песчаный.

Отъ Омосо идетъ прямая колесная дорога на Гиринъ.

Отъ пути Санчагоу—Тааденза — Латолаза — Куашантунь—Суньигоу—Тунгоуганза—Омосо отдѣляются слѣдующія вѣтви:

а) Отъ Таадензы на хут. Уембей на большой дорогѣ Хунчунъ—Нингута черезъ перевалъ Далинъ (Коулинъ) и долину Сяо-Уонченъ.

б) Отъ выхода въ долину р. Туда-Кайхе дороги Тааденза—Цуандялоу отдѣляется дорога вверхъ по р. Туда-Кайхе на Та-Та-Хангоу—Хамытанъ—Кусуйгоу—верхн. Мяогоу—пер. Лаоѣлинъ—Юліанза—Сахеяръ и Одунченъ или Омосо.

Отдѣлившись отъ дороги Тааденза—Цуандялоу дорога въ Та-Хангоу идетъ вверхъ по р. Туда-Кайхе, ея долиной, и вскорѣ входитъ въ лѣсъ, которымъ идетъ около 15 верстъ до перевала; въ лѣсу дорога мало пригодна для колеснаго движенія, такъ какъ ее часто преграждаетъ крупный валежникъ; по мѣрѣ приближенія къ перевалу попадаются все чаще и чаще болотистыя и вязкія мѣста.

Подъемъ на перевалъ и спускъ съ него, въ общемъ 5—6 верстъ, представляютъ самый трудный для движенія участокъ изъ всѣхъ пройденныхъ и знакомыхъ по описанію дорогъ на всемъ раіонѣ; можно съ большой достовѣрностью сказать, что этотъ перевалъ доступенъ только для пѣшеходовъ. Разъѣздъ съ лошадьми едва могъ его преодолѣть, да и то, бросивъ лошадей и предоставляя имъ самимъ выбирать дорогу. Дѣло въ томъ, что корни деревьевъ образовали рядъ клѣтокъ, наполненныхъ растительнымъ перегноемъ; черезъ сѣть такихъ клѣтокъ пробивается вода ручьевъ, берущихъ начало у вершины перевала; вода, расплываясь по всему скату перевала, растворяетъ перегной, находящійся въ клѣткахъ, въ липкую грязь; мѣстами навалены камни, все это приводитъ къ тому, что ноги, увязая по колѣно и выше въ липкую грязь, застреваютъ въ переплетшихся корняхъ и между камнями. Въ результатѣ, люди теряли въ грязи сапоги, а лошади отрывали подковы. Если бы подпочвой служилъ не твердый, каменистый грунтъ, то перейти этотъ перевалъ было бы невозможно и пѣшему.

Однако, вѣроятно, зимой во время морозовъ китайцы рискуютъ на телѣгахъ ѣздить черезъ этотъ перевалъ. Почти на половинѣ спуска остались обломки, на видъ давно уже здѣсь валяющіеся, весьма прочной китайской арбы.

Спустившись съ перевала, тропа, скоро переходящая въ малоѣзженную колесную дорогу, входитъ въ открытую, заросшую высокой травой, долину ручья Та - Хангоу. У горы Чифынлаза начинаются первыя фанзы сел. Та-Хангоу и отсюда дорога хорошо наѣзжена.

Отъ горы Чифынлаза до впаденія ручья Та-Хангоу въ р. Кайхе, дорога идетъ широкой долиной, въ большинствѣ случаевъ среди обработанныхъ полей.

Дальше дорога, попрежнему доступная для движенія всѣхъ родовъ оружія и обозовъ, идетъ широкой и населенной долиной вверхъ по р. Хамытанхе. Населенная мѣстность кончается верстахъ въ 25 отъ устья р. Хамытанхе. Отсюда *) начинается лѣсъ, а дорога превращается въ тропу, доступную однако и для колеснаго движенія.

Идя почти все время лѣсомъ и мѣстностью незаселенной, тропа переваливаетъ черезъ перевалъ Мяолинъ 1-й, спускается въ долину притока р. Мудахе, затѣмъ выходитъ въ долину этой рѣки **), идетъ вверхъ по ея теченію и черезъ покрытый лѣсомъ перевалъ Мяолинъ 2-й переходитъ въ безлѣсную долину р. Кусуйхе.

Пройдя 5 верстъ отрогами праваго берега долины притока р. Кусуйхе и пересѣкая при этомъ нѣсколько болотистыхъ лощинъ, дорога выходитъ въ болотистую же долину р. Кусуйхе ***), послѣ чего черезъ 8 верстъ приводитъ въ с. Кусуйгоу.

Для движенія тяжестей на пространствѣ отъ перевала Мяолинъ 2-й до с. Кусуйгоу необходимо загатить нѣсколько болотистыхъ и весьма топкихъ участковъ, изъ которыхъ самыхъ трудныхъ два: при впаденіи притока р. Кусуйхе въ эту рѣку, въ мѣстѣ сліянія долинъ, и верстахъ въ 3 южнѣе этого мѣста при переходѣ дороги на лѣвый берегъ долины.

Отъ р. Кусуйгоу ****) въ Мяогоу (верхн.) идетъ тропа, которая, перейдя въ бродъ р. Кусуйхе, входитъ въ узкій и глубокій оврагъ; изъ оврага крутымъ подъемомъ взбирается на хребетъ водораздѣла между рр. Та и Сяо-Кусуйхе. На вершинѣ хребта начинается лѣсъ. Спускъ въ долину притока р. Сяо-Кусуйхе болѣе длинный и пологій, такъ какъ идетъ версты 2 по косогору, лѣсомъ. Пройдя ф. Суньяинъ. тропа выходитъ въ долину р. Сяо-Кусуйхе *****), а версты черезъ три послѣ этого втягивается въ узкую и лѣсистую долину праваго притока р. Сяо-Кусуйхе, идетъ вверхъ по этой долинѣ и перевали-

---

*) Не доходя 1—1½ верстъ до послѣдней фанзы с. Хамытанъ, на сѣверъ отдѣляется дорога въ Тахонвей.

**) Отсюда отдѣляется дорога на югъ въ с. Мудачуанъ.

***) Гдѣ на сѣверъ отдѣляется тропа въ дд. Тядихе и Суньигоу.

****) Изъ д. Кусуйгоу внизъ по р. Та-Кусуйхе идетъ колесная дорога черезъ Сандовей въ Чаоянчуанъ.

*****) Р. Сяо-Кусуйхе сплавная; съ ея верховьевъ гонятъ лѣсъ и въ долинѣ рѣки есть нѣсколько фанзъ лѣсопромышленниковъ и сплавщиковъ. Отъ того мѣста, гдѣ рѣку пересѣкаетъ тропа въ Мяогоу, внизъ по рѣкѣ идетъ дорога, повидимому колесная, въ Сандовей.

ваетъ черезъ лѣсистый перевалъ Мяолинъ 3-й въ долину притока р. Мяогоухе. Перевалъ довольно высокій; подъемъ нѣсколько круче и короче спуска.

Съ вершины перевала видна долина, идущая въ видѣ узкой и глубокой щели, съ заросшими лѣсомъ почти отвѣсными боками и дномъ—на югъ, по направленію къ Сандовею.

Въ концѣ спуска съ перевала кончается и лѣсъ, а дальше 10—12 верстъ до долины Мяогоу тропа идетъ по заросшей густой травой открытой долинѣ; къ западу отъ фанзы Чаунгуй тропа идетъ склономъ лѣваго берега долины, пересѣкая рядъ болотистыхъ лощинъ. Горы, составляющія берега долины этого притока р. Мяогоухе, покрыты лѣсомъ.

Отъ Мяогоу (верхн.) колесная дорога, малоѣзженная, идетъ по направленію къ перевалу Лаоѣлинъ до ф. Чинваненна (около 5 верстъ отъ послѣдней фанзы д. Мяогоу); отъ фанзы Чинваненна дорога входитъ въ лѣсъ и превращается въ едва замѣтную тропу, теряющуюся въ высокой густой травѣ. Не доходя верстъ 10 до перевала, тропа, которая до того шла по долинѣ Мяогоу лѣсомъ, пересѣкая нерѣдко болотистые участки, поворачиваетъ въ узкій каменистый оврагъ ручья, впадающаго въ р. Мяогоухе. Изъ этого оврага тропа идетъ на перевалъ Лаоѣлинъ, невысокій, доступный; на перевалѣ тропа идетъ лѣсомъ и часто теряется; въ концѣ спуска около 1/4 версты тянется болото,—въ началѣ долины притока р. Сахе *). Внизъ по этому притоку тропа идетъ еще верстъ 12, послѣ чего вступаетъ въ широкую (около 4 верстъ) и болотистую долину р. Сахе.

Передъ д. Юліанза (1 ф.)—переправа черезъ р. Сахе; лошадей пришлось пустить вплавь, для пѣшеходовъ же устроенъ мостикъ изъ нѣсколькихъ бревенъ, переброшенныхъ черезъ рѣку.

Отъ Юліанзы на Сахеяръ до деревни Эрдоліанза идетъ тропа отрогами горъ, переходя въ 4-хъ верстахъ отъ Юліанзы черезъ болотистую долину рукава р. Сахе.

Передъ д. Эрдоліанза снова переходя черезъ болотистую долину ручья—притока р. Сахе, внизъ по долинѣ этого ручья идетъ колесная дорога на Туезу.

Отъ Эрдоліанзы до Тудалянсгоу, около 5 верстъ, тропа идетъ отрогами горъ; передъ Тудалянсгоу снова переходъ черезъ болотистую и очень вязкую долину.

Отъ Тудалянсгоу начинается колесная дорога, которая, перейдя черезъ невысокій перевалъ, приводитъ въ обширную и густо заселенную часть долины р. Сахе,—въ мѣстность, называемую Сахеяръ.

*) Верстахъ въ 5 къ востоку отъ перевала Лаоѣлинъ отъ тропы въ Юліанзу отдѣляется на сѣверъ тропа, которая ведетъ въ д. Ліушехеза (въ 7—8 верстахъ отъ перекрестка). Отъ Ліушехезы, по словамъ хозяина фанзы д. Юліанза, есть тропа дальше на сѣверъ, которой можно выйти на дорогу Омосо—Тунгинчинъ (т. е. ту дорогу, которая идетъ правымъ берегомъ р. Мудандзяна), не черезъ долину ли Тядихе?

Отъ Сахеяра идутъ дороги: 1) на Куанди, на соединеніе съ дорогой Тунгинчинъ—Омосо и 2) въ Одунченъ.

Разсмотрѣнный путь представляетъ изъ себя, на большей части его, тропу, пригодную въ лучшемъ случаѣ для вьючнаго движенія, и проходитъ по мѣстности лѣсистой и слабо населенной или вовсе ненаселенной; исключеніе составляетъ участокъ отъ горы Чифынлаза до послѣдней фанзы д. Хамытанъ (45 верстъ изъ общей длины 220—230 верстъ), гдѣ хорошая колесная дорога идетъ по населеннымъ и обработаннымъ долинамъ.

Отъ только что описанной дороги отдѣляется въ 5 верстахъ къ юго-западу отъ горы Чифынлаза вѣтвь, которая соединяетъ Та-Хангоу колесной дорогой черезъ Чапингоу съ Та-Уонченхе, идетъ ущельемъ р. Кайхе къ устью р. Мудахе и дальше вверхъ по р. Мудахе до соединенія съ тропой изъ Хамытана черезъ пер. Мяолинъ 1-й. Эта вѣтвь представляетъ на всемъ протяженіи колесную дорогу и по незаселенной мѣстности идетъ только около 12 верстъ отъ пер. Чапигоу до д. Та-Уонченъ и на послѣднихъ 4—5 верстахъ передъ соединеніемъ съ тропой изъ Хамытана въ Кусуйгоу. Общая длина этой вѣтви около 65 верстъ.

Отъ Кусуйгоу отдѣляется вѣтвь на Сандовей—Мяогоу—Унчелаза—35 верстъ.

Отъ Кусуйгоу до Сандовея, около 10 верстъ, идетъ колесная дорога болотистой долиной р. Кусуй, переходя отъ одного берега долины къ другому и проходя все время мѣстностью, слабо обработанной и слабо населенной. Отъ Сандовея *) дорога подъ прямымъ угломъ поворачиваетъ на западъ и, пересѣкши въ бродъ р. Кусуй, входитъ въ долину его притока.

Отъ фанзы въ 2-хъ верстахъ отъ долины Сандовей колесная дорога прекращается и начинается торная тропа, которая лѣсомъ тянется до перевала Мяолинъ 4-й.

Перевалъ невысокій (около 10 саженъ), открытый и характеризуется длинными (около $1^1/_2$ версты) пологими подъемомъ и спускомъ.

Спустившись съ перевала, тропа вскорѣ (отъ 1-й фанзы въ 3-хъ верстахъ отъ перевала) переходитъ въ колесную дорогу и идетъ до д. Унчелазы, расположенной на большой дорогѣ Хунчунъ—Одунченъ, открытой и слабо заселенной долиной.

По слѣдующей на сѣверъ за Чуенлазой долинѣ, населенной версты на 2 отъ устья, ведетъ дорога къ перевалу Нюдалинъ.

Перевалъ Нюдалинъ имѣетъ крутой подъемъ и пологій, но длинный спускъ; перевалъ покрытъ лѣсомъ; на его вершинѣ строится большая деревянная кумирня. На половинѣ подъема стоитъ фанза при плантаціи жень-шеня.

---

*) На югъ отъ Сандовея внизъ по теченію р. Кусуй идетъ дорога въ Чаоянчуанъ.

Отъ перевала Нюдалинъ до первыхъ фанзъ д. Татьянченгоу, около 8 верстъ, идетъ малоѣзженная дорога, почти заросшая травой. Долина, по которой идетъ эта дорога, мѣстами болотиста, заросла высокой травой, а горы, окружающія долину, покрыты лѣсомъ.

Изъ д. Чуенлаза ведетъ горами тропа въ д. Тьянченгоу и въ д. Татьянченгоу.

Изъ Татьянченгоу ведетъ сначала колесная дорога въ Тьянченгоу, а потомъ тропа черезъ перевалъ Чензагоулинъ въ Юліанзу.

Отъ Унчелазы вверхъ по р. Мяогоу идетъ колесная дорога, которая черезъ 15 верстъ раздѣляется на двѣ тропы—въ Юліанзу и въ Кусуйгоу. Дорога эта идетъ долиной р. Мяогоу, мало населенной и мало обработанной; по долинѣ разбросаны отдѣльныя фанзы, которыя и образуютъ деревню или, лучше сказать, мѣстность Мяогоу.

Отъ станціи Пограничной до Нингуты *) идетъ колесный путь, сопровождавшійся до ст. Мудандзянъ желѣзной дорогой.

Отъ Пограничной до ст. Сяо-Суйфунъ, около 24 верстъ, дорога идетъ долиной р. Бадаохэ, нѣсколько разъ пересѣкая эту рѣку въ бродъ и желѣзную дорогу.

У станціи Сяо-Суйфунъ дорога эта сливается съ большой дорогой Санчагоу—Сяо-Суйфунъ—Нингута **).

У ст. Сяо-Суйфунъ дорога переходитъ на правый берегъ рѣки. Сяо-Суйфунъ имѣетъ здѣсь около 40 шаговъ ширины. Дно его каменисто. Очень большіе камни часто высовываются изъ воды, берега пологи. Переправа въ бродъ затруднена главнымъ образомъ большими камнями, особенно подводными. Правый берегъ рѣки окаймленъ высокими горами, которыя недалеко отъ берега оканчиваются уступомъ. Съ мѣста переправы дорога идетъ вверхъ по ручью, неподалеку впадающему въ Сяо-Суйфунъ; мѣстами болотиста. Потомъ дорога подымается на вдающіеся въ долину откосы горъ, сопровождающихъ правый берегъ ручья.

Версты черезъ 2 перевалъ въ долину рѣчки Силинъ-хэ, впадающей въ Сяо-Суйфунъ справа, и начало спуска въ самую долину этой рѣчки, представляющую обширную равнину. Перевалъ покрытъ кустарниковыми зарослями. Спускъ мѣстами довольно крутой. Черезъ слѣдующія 3 версты дорога спускается къ самому лѣвому берегу рѣчки, а потомъ идетъ по горамъ лѣваго ея берега.

Поднявшись довольно высоко изъ замкнутой пади, выходящей изъ горъ къ рѣчкѣ, дорога весьма крутымъ и каменистымъ спускомъ подходитъ опять къ лѣвому берегу рѣчки, окруженной здѣсь очень

*) Мат. по военно-статист. описанію Маньчжуріи. Нингутинск. фудутунство. Дорога эта въ 1906 году не пройдена.

**) Мат. по военно-статист. описан. Манчьжур. Нингутинск. фудутунство. Дорога эта пройдена въ 1906 году лишь на участкѣ отъ Санчагоу до поворота на ст. Пограничную.

высокими горами. Горы идутъ высокими валами, увѣнчанными конусообразными вершинами.

На самомъ берегу рѣчки болотисто, а мѣстами топко.

Версты черезъ 3 дорога пересѣкаетъ рѣчку Си-лин-хэ, текущую съ сѣвера, и подходитъ къ богатой фанзѣ, окруженной высокой бревенчатой оградой; при ней небольшая каменная кумирня. За ней дорога идетъ по долинѣ притока р. Си-лин-хэ, направляясь къ мѣстности, носящей названіе Сан-цай-хэ. Вдоль рѣчки тянутся, прерываясь мѣстами, кустарниковыя заросли. Дно долины усѣяно острыми камнями, а берега ея образуютъ гранитныя скалы. По дорогѣ въ 1—2 верстахъ другъ отъ друга стоятъ нѣсколько отдѣльныхъ фанзъ. На протяженіи 10 съ небольшимъ верстъ отъ упомянутой фанзы дорога пересѣкаетъ слѣва направо 4 ручья, при чемъ она часто идетъ между берегомъ ручья и подошвой горъ и почти сплошь завалена крупными камнями. Мѣстами камни залегаютъ въ топкихъ мѣстахъ. Есть и чистыя болотца. За вторымъ ручьемъ по кручѣ горы проложена карнизомъ дорога для вьюковъ и пѣшеходовъ, которою можно обойти нижнюю дорогу, сплошь заваленную камнемъ. На 13-й верстѣ дорога, пересѣкши русло мелкаго ручья, подымается на горы праваго его берега. Въ этомъ мѣстѣ у разъѣзда Тифенбаха отдѣляется вправо дорога, которая, слѣдуя все время вдоль желѣзнодорожной линіи, соединяется съ трактомъ у выхода его въ долинѣ Мурени.

Послѣ полутораверстнаго подъема мѣстность представляетъ почти горизонтальную равнину, по которой рѣдко разбросаны небольшія рощицы или отдѣльныя деревья. Направляясь къ высшей точкѣ перевала, дорога перерѣзываетъ небольшое, но топкое болотце, потомъ ручей и подъ конецъ небольшой оврагъ.

Спускъ довольно крутой, неудобный, приводитъ въ болотистую падь, по которой протекаетъ ручей. Выйдя на противоположную сторону пади, дорога поднимается на покатости горъ лѣваго берега ручья и идетъ на нѣкоторой высотѣ, внизъ по его теченію. На этомъ пространствѣ дорога пересѣкаетъ небольшое топкое болотце и, наконецъ, приводитъ въ болотистую котловину Ма-ціо-хэ. Какъ нагруженныя телѣги, такъ и всадники обходятъ это болото влѣво, ближе къ горамъ; но даже и здѣсь лошади безъ всадниковъ на каждомъ шагу проваливаются по брюхо. Только пустыя телѣги переходятъ болото, и то съ величайшими затрудненіями. На противоположной сторонѣ болота дорога переходитъ съ праваго берега на лѣвый берегъ рѣчки Ма-ціо-хэ, послѣ чего по береговому откосу подходитъ къ фанзѣ Юйдзя-фынъ. Отъ фанзы дорога по твердому грунту полого поднимается на плоскогорье Хулу-им-линъ, гдѣ въ одномъ мѣстѣ встрѣчается небольшая топь.

Въ $2^1/_4$ верстахъ отъ Ма-ціо-хэ начинается пологій же спускъ съ плоскогорья. Здѣсь довольно густая и разнообразная древесная растительность. Поднявшись затѣмъ еще разъ на небольшую возвы-

шенность и спустившись съ нея, дорога направляется къ невысокимъ горамъ, ограничивающимъ плоскогорье спереди. На семъ послѣднемъ подъемѣ также есть небольшое топкое мѣсто. Вершины горъ покрыты густымъ лѣсомъ. Спускъ съ нихъ, сначала крутой, приводитъ на площадь, нѣсколько покатую влѣво. Съ этой площади дорога переходитъ на покатости лѣвыхъ горъ, образующія бокъ глубокой пади, виднѣющейся вправо внизу. Спускъ довольно пологъ и покрытъ рѣдкимъ лѣсомъ дуба, липы и черной березы. Онъ приводитъ въ узкую падь, гдѣ дорога направляется внизъ по теченію небольшого ручья, по временамъ поднимаясь на покатости правыхъ горъ. Далѣе для вьюковъ и пѣшеходовъ проложена тропа, вьющаяся карнизомъ по кручѣ правыхъ горъ, тогда какъ телѣжная дорога продолжаетъ тянуться низомъ. За фанзой Гуйшу въ откосѣ праваго берега каменоломня.

Пересѣкши ручей Яолинза, дорога выходитъ въ другую, болѣе широкую падь, съ болотистыми краями. По ней протекаетъ небольшой ручей. Дорога черезъ этотъ ручей углублена и залита водой. Перешедши его, она направляется на перевалъ Яолинза; въ разстояніи съ небольшимъ версты начинается спускъ въ долину Мурени. На спускѣ дорогу пересѣкаетъ небольшой ручей. Послѣ спуска близъ одинокой фанзы поворотъ влѣво, вдоль высокихъ крутыхъ, мѣстами скалистыхъ, горъ, сопровождающихъ правый берегъ рѣки. Горы эти или покрыты рѣдкими небольшими деревьями, или обнажены. Долина очень широка и у самаго спуска болотиста. Недалеко отъ поворота дорога пересѣкаетъ высохшій небольшой ручей, немного дальше линію желѣзной дороги и, направляясь вдоль нея, подходитъ къ разъѣзду Ильинскому. Отсюда вдоль обоихъ береговъ Мурени идутъ дороги на желѣзнодорожную станцію Мурень; идущая по правому берегу дорога два раза пересѣкаетъ линію желѣзной дороги, дорога же, идущая по лѣвому берегу, проходитъ черезъ городъ Монюхе.

Отъ разъѣзда Ильинскаго дорога тянется къ переправѣ черезъ Мурень, которая имѣетъ здѣсь шаговъ 40 ширины, мелка и быстра. Дно рѣки каменисто, берега ровные, бродъ удобенъ.

Послѣ переправы на лѣвый берегъ Мурени въ 180 саженяхъ выше находится китайское укрѣпленіе, расположенное посрединѣ долины на отдѣльной возвышенности, отвѣсными скалами падающей къ омывающей ее съ юга рѣкѣ и полого спускающейся на сѣверъ внизъ по долинѣ. Близъ укрѣпленія небольшой городокъ Монюхе. Дорога отъ города, перерѣзавъ долину, круто взбирается на высокій скалистый берегъ ея и идетъ далѣе по возвышенному плоскогорью съ рѣдкой древесной растительностью; справа и слѣва дороги тянутся широкія и глубокія долины притоковъ Мурени. На этомъ неровномъ плоскогорьѣ, гдѣ только въ одномъ мѣстѣ встрѣчается небольшое болотце, дорога тянется до мѣстности Гамяньши *). Отъ Мурени до

*) На картѣ нѣтъ.

послѣдней мѣстности воды на дорогѣ нѣтъ, и въ Гамяньши она получается изъ нѣсколькихъ вырытыхъ въ землѣ ямокъ. Вода нехороша, особенно по сравненію съ тою превосходною водою, какая вездѣ встрѣчается въ здѣшнихъ мѣстахъ. Тѣмъ не менѣе она годна къ употребленію.

Изъ Гамяньши дорога продолжаетъ тянуться тѣмъ же плоскогорьемъ. Въ разстояніи около версты отъ Гамяньши начинается густой лѣсъ, а въ разстояніи $4^1/_2$ верстъ спускъ съ плоскогорья. Дорога тянется подушкою, со скатами по обѣимъ сторонамъ, а потомъ падью, по которой протекаетъ ручей. Потомъ спускъ становится болѣе крутъ и приводитъ въ урочище Тай-ма-гоу, гдѣ существуетъ селеніе. Изъ Тай-ма-гоу дорога едва замѣтнымъ подъемомъ опять взбирается на довольно обширное плоскогорье, на которомъ есть болотистыя и топкія мѣста; это перевалъ черезъ хребетъ Чан-лин-цза. Верстъ черезъ 5 отъ Тай-ма-гоу начинается крутой и каменистый спускъ съ плоскогорья. Сдѣлавши затѣмъ еще небольшой подъемъ и спускъ, дорога выходитъ въ неширокую, весьма болотистую падь, пересѣкаетъ ее и тянется по сопровождающимъ ее сперва невысокимъ пологимъ горамъ. Встрѣтивъ затѣмъ два ключа и высоко поднявшись на покатости правыхъ горъ и спустившись съ нихъ, дорога выходитъ въ долину р. Мо-до-ши узкимъ проходомъ между правобереговыми горами и отдѣляющимся отъ нихъ невысокимъ уваломъ; въ самомъ узкомъ мѣстѣ прохода дорогу пересѣкаетъ справа налѣво ручеекъ, впадающій въ Мо-до-ши. Отъ русскаго поселка дорога идетъ внизъ по долинѣ Мо-до-ши, пересѣкая близъ поселка по мосту ручей Піенза. Тотчасъ по выходѣ въ долину Мо-до-ши начинаются заселенныя мѣста, которыя во время событій 1900 года были разорены почти всѣ; кругомъ всюду пашни, гдѣ только почва сколько-нибудь на нихъ годна, но пашни запущенныя, необработанныя. Дорога вскорѣ подходитъ къ самой рѣкѣ и переходитъ на лѣвый ея берегъ. Въ этомъ мѣстѣ р. Мо-до-ши имѣетъ шаговъ 5 ширины, иловатое дно и болотистые берега. Затѣмъ она идетъ, придерживаясь подошвы лѣвобережныхъ высотъ, пересѣкаетъ небольшой ручей и ключъ, наводняющій ближайшую мѣстность, вновь переходитъ линію желѣзной дороги, послѣ чего все время тянется далѣе по долинѣ лѣваго берега Мо-до-ши, извиваясь между пахотными полями, пересѣкаетъ небольшой, но очень болотистый ручей и рѣчку Мо-до-ши слѣва направо. Пройдя 10 верстъ по долинѣ, дорога еще разъ пересѣкаетъ р. Мо-до-ши справа налѣво въ бродъ, такъ какъ находящійся тутъ же мостъ разрушенъ, переходитъ линію желѣзной дороги и поднимается на покатости лѣвыхъ горъ и идетъ по небольшому плоскогорью, мѣстами покрытому кустарникомъ и рощицами. Небольшой, но довольно крутой спускъ съ этого плоскогорья приводитъ въ болотистую долину ручья, на противоположномъ лѣсномъ берегу котораго мѣстность становится волнообразною. Дорога то поднимается на невысокія возвышенности, раздѣленныя падями, то

спускается въ эти пади. Мѣстность покрыта только мелкимъ кустарникомъ.

Чѣмъ болѣе мѣстность приближается къ послѣднему, 4-му подъему, откуда начинается спускъ къ рѣчкѣ Ё-хэ, тѣмъ она дѣлается болѣе холмистою и пересѣченною; 4-й подъемъ—это высшая точка перевала между долинами рр. Мо-до-ши и Ё-хэ, впадающими неподалеку въ р. Мудандзянъ. Съ этой высшей точки перевала въ разныя стороны идутъ волнообразныя возвышенности, раздѣленныя узкими падями. Длинный и довольно пологій спускъ съ перевала приводитъ въ долину рѣчки Ё-хэ, шириною около версты. На противоположной ея сторонѣ, у подошвы весьма пологихъ возвышенностей, расположенъ укрѣпленный лагерь. Дорога, спустившись въ долину, развѣтвляется. Правая (сѣверная) вѣтвь пересѣкаетъ въ бродъ справа налѣво рѣчку Ё-хэ, которая здѣсь шириною въ нѣсколько шаговъ, имѣетъ иловатое дно и болотистые берега, и направляется на покатости горъ лѣваго берега рѣки, едва замѣтнымъ подъемомъ, проходя мимо 4-го укрѣпленія, считая съ праваго фланга; черезъ $1^3/_4$ версты она взбирается на высшую точку, откуда видна р. Мудандзянъ. Лѣвая дорога, отдѣлившись, переходитъ по мосту черезъ болотистое мѣсто долины и по мосту же пересѣкаетъ рѣчку противъ правофланговаго укрѣпленія, проходитъ черезъ него и, направляясь далѣе небольшимъ логомъ черезъ $1^1/_2$ версты, соединяется съ сѣверной вѣткой. Далѣе идетъ возвышенная равнина, спускъ съ которой приводитъ въ широкую падь съ фермами и рощами. Пересѣкши по мосту высохшій ручей, дорога вновь поднимается на небольшую плоскую возвышенность, спускается съ нея, пересѣкаетъ болотистый ручей, проходитъ деревню Туй-шань-цзы *) и отъ нея 7 верстъ тянется по ровному мѣсту. Грунтъ глинисто-песчаный; возвышенность покрыта травой; пашни попадаются рѣдко. Наконецъ, подошедши къ глубокому оврагу, дорога круто спускается въ него и внизъ по теченію протекающаго въ оврагѣ ручья достигаетъ гостиницы Ху-шэ-ха-дянь. Отъ гостиницы Ху-шэ-ха-дянь дорога первоначально идетъ падью; пересѣкши два раза ручей, первый разъ по каменистому, а второй разъ по деревянному мостамъ, черезъ него перекинутымъ, дорога полого взбирается на возвышенность и, перешедши недолго ровнымъ мѣстомъ, спускается къ р. Мудандзяну; спускъ проложенъ по крутому, обрывистому и высокому берегу послѣдней. Почва глинистая, твердая. Въ обходъ крутого спуска отъ постоялаго двора Ху-ши-хэ отдѣляется вправо дорога; однако, пересѣкая мокрыя мѣста, эта вѣтка пригодна для движенія только въ сухое время. У спуска переправа черезъ р. Мудандзянъ на паромѣ хорошаго устройства, принадлежащемъ кумирнѣ, находящейся у переправы. Въ этомъ мѣстѣ Мудандзянъ имѣетъ 70 саженъ ширины и очень глубокъ.

---

*) Татхуеньшаньцзы.

На противоположномъ берегу обширная равнина.

Далѣе до самой Нингуты, до которой отъ переправы остается 8 верстъ, вправо и влѣво отъ дороги, равнина усѣяна фанзами и деревнями. На этомъ протяженіи дорога пересѣкаетъ три болотистыхъ ручья, черезъ которые перекинуты деревянные мостики: первые два незначительны; на послѣднемъ же ручьѣ, ближайшемъ къ городу, устроенъ прочный мостъ на сваяхъ.

Изъ Нингуты идетъ на Хайлинъ и затѣмъ снова вдоль желѣзной дороги колесная грунтовая дорога на Харбинъ.

Отъ Нингуты на Омосо *) дорога идетъ первоначально по склонамъ высотъ лѣваго берега р. Мудандзяна. Она проложена по твердому глинистому грунту и, миновавъ береговыя высоты, выходитъ на обширную береговую равнину, покрытую большими отдѣльными деревьями; пересѣкши затѣмъ рядъ небольшихъ овражковъ, она идетъ вверхъ по ручью, впадающему въ Мудандзянъ, огибаетъ высокую конусообразную гору и пересѣкаетъ означенный ручей по мостику около деревни И-нань-гоу. Перешедши черезъ деревню Фа-ди-фу, передъ которой протекаетъ ручей, дорога уклоняется вправо, приподымаясь на пологую возвышенность. Грунтъ здѣсь вообще твердый и темнѣе, чѣмъ прежде, отъ примѣси чернозема. Спускъ съ возвышенности довольно крутой. Онъ приводитъ въ широкую долину, по которой протекаетъ ручей. Влѣво отъ дороги, внизъ по теченію ручья, долина эта болотиста.

Въ $1^1/_2$ слишкомъ верстахъ отъ начала спуска расположена деревня Да-мудань. За деревнею двумя рукавами протекаетъ ручей. Вскорѣ по выходѣ изъ деревни влѣво отдѣляется дорога въ городъ Тунгинчинъ, до котораго отсюда считается около 20 верстъ. Дорога тянется по пологой долинѣ, окаймленной едва замѣтными возвышенностями. По сторонамъ ея небольшія пади, покрытыя отдѣльными деревьями. По склонамъ горъ небольшой кустарникъ. Въ концѣ спуска стоитъ деревня Ланъ-цзя-гоу, за которой имѣется болотистое мѣсто. Дорога тянется по склону правыхъ возвышенностей той же ровной долины, потомъ пересѣкаетъ ее, переходя черезъ рѣку Коу-цзы, впадающую въ Мудандзянъ. Въ концѣ долины едва замѣтный подъемъ вверхъ. По склонамъ горъ растетъ кустарникъ. За рѣчкой гостиница Синь-лунъ-дянь (отъ Нингуты 26 верстъ).

Отъ гостиницы общій характеръ мѣстности—мелкія поперечныя долины, съ болѣе крутыми спусками и весьма пологими подъемами. Склоны возвышенностей или обнажены или покрыты небольшимъ кустарникомъ. Ручьи, протекающіе по долинамъ, имѣютъ незамѣтное теченіе и часто разливаются въ озерки. Черезъ $2^1/_4$ версты отъ гостиницы начинается болѣе замѣтный спускъ въ новую широкую долину,

*) Мат. по военно-статист. описан. Маньчж. Нингут. фудут.
Дорога Нингута—Омосо въ 1906 году не пройдена.

по характеру такую же, какъ и прежняя. По ней разбросаны фанзы, кумирни и рощицы. Мѣстность болотиста. Здѣсь расположена небольшая деревушка Па-ли-дянь-цзы, каковое названіе носитъ и вся окрестная мѣстность. За деревушкой дорога тянется равниною вдоль болотистой ложбины, которую она пересѣкаетъ близъ большой деревни Па-да-тунь-цзы. Затѣмъ послѣ небольшого спуска новая долина. Въ ней, попрежнему, фанзы, кумирни и рощицы и протекаетъ ручей Ху-цзи-шао, какъ называется и вся мѣстность. За ручьемъ деревня Ху-цзи-во-пу, а за деревней едва замѣтный подъемъ, топкій спускъ и опять едва замѣтный подъемъ. Съ послѣдняго дорога незамѣтно спускается въ другую падь, гдѣ расположена деревенька Му-ци и протекаетъ ручей Му-ци-хэ; здѣсь на трактъ выходитъ дорога изъ города Тунгинчинъ черезъ дер. Са-ли-тынъ. За деревней Му-ци идетъ совершенная равнина. Черезъ 2 версты отъ рѣчки Му-ци-хэ начинается довольно крутой спускъ. На спускѣ вправо дубовая роща, за нимъ ручей, разбивающійся на нѣсколько рукавовъ, и далѣе селеніе Са-ли-чжанъ (Са-ли-тунъ)—первая казенная станція по тракту Нингута—Гиринъ.

Отъ Са-ли-чжана вновь начинается очень пологій подъемъ, за которымъ слѣдуетъ мѣстами крутой спускъ въ долину Ту-да-гоу. Подъ спускомъ протекаетъ болотистый ручеекъ, который переходитъ въ бродъ, затѣмъ слѣдуютъ два небольшихъ подъема и два же спуска, изъ которыхъ второй, болѣе крутой, приводитъ въ долину, называемую Эр-да-гоу.

Здѣсь характеръ мѣстности измѣняется. Подъемы и спуски становятся круче, а долины уже, но, попрежнему, спуски круче подъемовъ. Въ долинѣ Эр-да-гоу стоитъ гостиница Ван-цзи-дянъ. За нею протекаетъ ручей, черезъ который дорога переходитъ въ бродъ; существовавшій мостъ нынѣ *) разрушенъ. Подъемъ изъ долины Эр-да-гоу крутъ и мѣстами каменистъ. Съ перевала дорога тотчасъ круто спускается въ долину Сань-да-гоу, въ которой протекаетъ ручей того же наименованія; дно ручья топко. Переправа въ бродъ; мостъ разрушенъ. Въ долинѣ этой дорога, нѣсколько углубленная, идетъ очень пологимъ подъемомъ, за которымъ слѣдуетъ пологій же спускъ, приводящій въ узкую падь; по пади въ топкихъ берегахъ протекаетъ ручей Хуа-ли-хэ. За ручьемъ выдавшаяся въ падь небольшая гора очень ее суживаетъ. Пройдя скалу, развалины гостиницы Хуа-ли-мо (55 верстъ отъ Нингуты).

Пересѣкши ущелье, въ которомъ была расположена гостиница Хуа-ли-мо, дорога подходитъ къ ручью Хуа-ли-хэ, русло и берега котораго завалены камнями. Паденіе ручья очень велико. Пересѣкши этотъ ручей, дорога направляется въ распадокъ правыхъ горъ. Подъемъ на горы мѣстами крутъ и каменистъ. Послѣ подъема до-

*) Въ 1901 году.

рога нѣкоторое время идетъ по плоскогорью, покрытому невысокими деревцами и кустарникомъ, а потомъ спускается въ долину Ши-ту-дань-цзы.

На разсмотрѣнномъ протяженіи отъ Са-ли-чжана ширина дороги около 3 саженъ, грунтъ глинисто-песчаный, полотно хорошо наѣзженное, безъ рытвинъ. По спускѣ въ долины вправо разрушенная фанза съ кумирней, а нѣсколько далѣе болотистое мѣсто и такая же рѣчка, шаговъ 15 шириной, называемая Ши-тоу-хэ. Дорога пересѣкаетъ ее въ бродъ, мостъ разрушенъ. За рѣчкой дорога идетъ по сплошному камню, гладкому, какъ паркетъ. Ее вскорѣ пересѣкаютъ два ручейка и одно озерко съ каменнымъ ложемъ, какъ и вся долина. Вправо отъ озерка у самой дороги была расположена гостиница Ши-тоу-дянь, нынѣ разрушенная. Миновавъ развалины, дорога пересѣкаетъ такое же озерко. Долина рѣдко покрыта небольшими деревцами. Горы, окружающія ее, круты, высоки и скалисты. Далѣе дорога пролегаетъ между рядами озеръ, загромождена камнями и пересѣкаетъ еще два ручья. Сплошной камень кончается у подошвы горъ, въ которыя дорога втягивается узкими падями, окруженными утесистыми боками, покрытыми мѣстами лѣсомъ.

Пересѣкши ручей, дорога начинаетъ круто подниматься по лѣвой крутизнѣ горы. Вправо узкая и глубо́кая падь, и дорога, часто заваленная камнями, направляется на перевалъ, то спускаясь въ эту падь, то вновь поднимаясь на крутизну. Хребетъ называется Эр-дао-линъ (3367 фут. абсолютной высоты). На перевалѣ большой лѣсъ, по преимуществу дубовый. Съ перевала идетъ сначала едва замѣтный спускъ, но потомъ онъ становится круче и мѣстами чрезвычайно крутъ; онъ приводитъ въ долину Ши-тоу-линъ, заваленную камнями, передъ которой дорога пересѣкаетъ ручей, разбившійся на множество руселъ.

Съ долины Ши-тоу-линъ начинается подъемъ на хребетъ Сандао-линъ (3375 фут. абсолютной высоты). Подъемъ длинный и очень крутой, утомительный для пѣшеходовъ и трудный для обозовъ. Дорога усѣяна камнями; грунтъ глинисто-песчаный. Съ перевала небольшой, но крутой спускъ приводитъ въ котловину, со всѣхъ сторонъ окруженную горами. Здѣсь дорога разбивается на двѣ вѣтви: вьючную и телѣжную, которыя вскорѣ соединяются у станціи Эр-чжанъ; первая спускается въ долину Вэй-ху-хэ, болотистую и въ нѣсколькихъ мѣстахъ топкую, и переходитъ рѣчку Вэй-ху-хэ у деревни того же имени, отъ которой начинается едва замѣтный подъемъ на отрогъ, вдающійся между рѣкою Вэй-ху-хэ и р. Эр-чжан-хэ. Съ высшей точки этихъ возвышенностей чрезвычайно крутой и каменистый спускъ приводитъ къ лѣвому берегу долины Эр-чжан-хэ, гдѣ расположена упомянутая станція Эр-чжанъ. Телѣжная (трактовая) дорога, перейдя ручей Вэй-ху-хэ, огибаетъ упомянутый выше отрогъ. Подойдя къ Эр-чжан-хэ, дорога по карнизу поднимается на скалистый выступъ, который почти

отвѣсно спускается къ самому берегу рѣки. Внизу, пробиваясь между огромными каменными глыбами, которыми усѣяно все русло, быстро и съ шумомъ течетъ Эр-чжан-хэ. Спустившись по карнизу съ выступами, дорога направляется вверхъ по рѣкѣ среди зарослей крупнаго кустарника. Прямо деревня и 2-я казенная станція по тракту Нингута—Гиринъ—„Эр-чжанъ“ (75 верстъ отъ Нингуты), въ настоящее время *) болѣе чѣмъ наполовину разрушенныя. Не доходя до нихъ, переправа въ бродъ съ лѣваго на правый берегъ рѣчки.

Отсюда дорога идетъ вверхъ по правому берегу р. Эр-чжан-хэ, у подошвы сопровождающихъ ее горъ. За переправой влѣво отъ дороги могила русскаго солдата. Нѣсколько далѣе на противоположномъ берегу, въ концѣ деревни, красивая кумирня. Дорога идетъ правымъ берегомъ Эр-чжан-хэ около 5 верстъ. Здѣсь стекающія съ горъ воды образуютъ въ тальвегахъ много топкихъ мѣстъ; вся дорога усыпана камнями, изрыта колеями, такъ что движеніе по ней повозокъ крайне затруднительно.

Окружающія высоты достигаютъ отъ 80 до 100 саженей, часто почти отвѣсно спускающіяся къ дорогѣ, покрыты рѣдкимъ лиственнымъ лѣсомъ. Вскорѣ дорога выходитъ въ другую падь, по которой протекаетъ ручей Эр-дао-хэ-цза. Пересѣкши эту падь и самый ручей по мосту справа налѣво, дорога взбирается на покатости горъ лѣваго его берега. Дорога врѣзана въ гору, а затѣмъ въ долинѣ она нѣкоторое время тянется по насыпи изъ камня, послѣ чего снова пересѣкаетъ р. Эр-дао-хэ. Падь, по которой идетъ дорога, постепенно суживается и принимаетъ видъ ущелья, покрытаго рѣдколѣсьемъ. На низкихъ мѣстахъ дорога идетъ по искусственнымъ насыпямъ. Горы почти отвѣсно спускаются на дно ущелья. Часто дорога очень узка, переходитъ съ одного берега на другой, попорчена колеями и нерѣдко загромождена камнями. Оставивъ ручей, дорога поднимается на перевалъ сначала полого, а около самаго перевала круче; подъемъ длинный и утомительный. За переваломъ идетъ крутой спускъ, а затѣмъ дорога тянется снова узкими падями, пересѣкая множество небольшихъ ручейковъ. Болѣе значительный ручей, пересѣкающій дорогу, называется Чжу-дун-хэ; на немъ развалины гостиницы Чжудунъ.

Отсюда до станціи Та-ла-чжанъ дорога тянется плоскогорьями, въ общемъ представляющими всхолмленную равнину. Спуски съ одной возвышенности на другую коротки, но круты, подъемы пологи. Въ долинахъ мѣстами болотисто, и дорога нерѣдко идетъ по искусственнымъ насыпямъ. Въ высокихъ мѣстахъ она часто врѣзана въ почву и очищена отъ камней, которые по бокамъ сложены въ видѣ перилъ. Кругомъ возвышаются скалистыя горы, то обнаженныя, то покрытыя лѣсомъ.

---

*) Въ 1901 году.

Ближе къ ст. Та-ла-чжанъ мѣстность становится изрытою оврагами и канавами. Миновавъ станціонный домъ въ Та-ла-чжанѣ, дорога направляется вдоль небольшого ручья по болотистой мѣстности, черезъ которую устроена гать, и пересѣкаетъ по мосту ручей Та-ла-хэ. Отъ этого ручья дорога направляется съ одного невысокаго вала на другой. Мѣстность покрыта кустарникомъ и отдѣльными небольшими деревцами, которыя далѣе все болѣе и болѣе учащаются. Вскорѣ затѣмъ начинается лѣсъ. Между увалами залегаютъ болѣе или менѣе обширныя совершенно плоскія долины, которыя обыкновенно болотисты и орошаются небольшими ручьями. Тогда какъ плоскогорья покрыты довольно густымъ лѣсомъ, по долинамъ разсѣяны отдѣльныя деревца, чаще же всего онѣ вовсе обнажены отъ древесной растительности.

Въ одной изъ этихъ долинъ, на берегу ручья Ду-линъ-хэ, стоитъ гостиница Ду-линъ-дянь. Такой мѣстностью дорога идетъ до самой гостиницы Фынъ-хунъ-дянь (130 верстъ отъ Нингуты), на рѣчкѣ Данъ-ши-хэ-дзы.

Отъ гостиницы Фынъ-хунъ-дянь дорога идетъ вверхъ по рѣчкѣ Данъ-ши-хэ-дзы, по лѣвому ея берегу. Далѣе черезъ $^1/_2$ версты отъ гостиницы Чжао-дянь она пролегаетъ почти по равнинѣ, покрытой рѣдколѣсьемъ или отдѣльными небольшими деревьями. Пересѣкши затѣмъ канаву, дорога приближается къ гостиницѣ Цзинъ-цзя-дянь, за которой ее пересѣкаетъ рѣчка Данъ-ши-хэ-дзы. Далѣе мѣстность нѣсколько повышается, дорога мѣстами камениста, лѣсъ гуще. За возвышеніемъ слѣдуетъ каменистый спускъ; онъ приводитъ къ болотистому ручью, за которымъ опять небольшой подъемъ. Затѣмъ дорога идетъ по ровной мѣстности, то поднимаясь боками небольшихъ падей, то вновь спускаясь въ обширную долину. Лѣсъ исчезаетъ. Наконецъ, дорога упирается въ лѣвый берегъ рѣчки Омосо-хэ, шаговъ 25 шириною, имѣющей каменистое ложе. Черезъ нее перекинутъ большой мостъ на сваяхъ.

На противоположномъ берегу этой рѣчки городокъ Омосо, 4-я казенная станція по тракту Нингута—Гиринъ (145 вер. отъ Нингуты).

Въ общемъ, дорога Нингута—Омосо вслѣдствіе крутыхъ подъемовъ и спусковъ и частыхъ каменистыхъ участковъ тяжела для движенія тяжестей; движеніе по сторонамъ дороги возможно лишь на немногихъ участкахъ, прилегающая къ дорогѣ мѣстность весьма слабо населена и представляетъ большею частью лугъ на ровныхъ мѣстахъ и лѣсъ на гористыхъ.

Отъ Омосо идетъ большая торговая дорога на Гиринъ.

Кромѣ того, Омосо соединяется съ Одунченомъ дорогами, идущими по правому и лѣвому берегу Мудандзяна. Изъ этихъ дорогъ лучшія тѣ, которыя идутъ по правому берегу Мудандзяна.

Разсматривая дороги края безотносительно къ какой-либо опредѣленной военной точкѣ зрѣнія, окажется, что непрерывной колесной

дорогой связаны между собой только крупнѣйшіе населенные пункты Хунчунъ и Нингута; кромѣ того, эти же пункты связаны самостоятельно колесными дорогами съ главнымъ административнымъ пунктомъ провинціи—съ Гириномъ, Нингутой съ Полтавкой черезъ Санчагоу, а Хунчунъ дорогой, проходящей долиной Хунчунки, съ Барабашомъ и черезъ Хунчунскій караулъ съ Новокіевскимъ. При разсмотрѣніи же сѣти дорогъ на картѣ бросается въ глаза то, что край прорѣзываетъ только одна дорога Хунчунъ—Нингута, а всѣ остальныя идутъ по его границамъ.

Качество дорогъ оставляетъ желать многаго. Дорожной повинности не существуетъ, а потому дороги предоставлены самимъ себѣ и никогда или очень рѣдко исправляются. Особенно чувствуется отсутствіе надзора за дорогами, когда дожди обращаютъ почву въ непролазную грязь на дорогахъ, идущихъ по черноземнымъ долинамъ, а разлившіяся рѣки заставляютъ путешественника безпомощно ожидать на берегу спада воды, чтобы за неимѣніемъ моста воспользоваться бродомъ.

Къ характернымъ особенностямъ колесныхъ дорогъ относится большое число разсѣянныхъ по нимъ постоялыхъ дворовъ, гдѣ за небольшую плату можно получить кровъ и пищу.

Кромѣ постоялыхъ дворовъ по Хунчунъ—Нингутинскому, Хунчунъ—Одунченскому и Нингута—Омосо—Гиринскому трактамъ размѣщены почтовыя станціи (чжань), служащія исключительно казеннымъ надобностямъ. Почтовая гоньба ограничивается перевозкой чиновниковъ и правительственной корреспонденціи и ее отбываютъ казенные ямщики, которые или постоянно живутъ на станціи, или же отряжаются туда по очереди изъ мѣстнаго, обязаннаго военной службой, населенія.

V.

Маршруты и описанія важнѣйшихъ путей раіона Цицикаръ, Бодунэ—Куанченцзы (Чань-чунъ)—Гиринъ—Харбинъ.

МАРШРУТЪ № 1.

Дорога Цицикаръ — Бодунэ, вдоль лѣваго берега рѣки Нонни; протяженіе 272 версты *).

Общее протяженіе пути отъ станціи Цицикаръ до города Бодунэ около 272 верстъ. Дорога проходитъ черезъ слѣдующіе населенные пункты: Татудчжанъ, Эрдчжанъ, Лахачжанъ, Данайчжанъ, Пейпа, Куручжанъ, Синчжанъ, Маосинчжанъ, Бодунэ-чжанъ.

Характеръ мѣстности, по которой пролегаетъ дорога, слегка волнистый, хотя встрѣчаются ровныя болотистыя низины, какъ, напримѣръ, въ окрестностяхъ селенія Татудчжана и къ югу отъ селенія Лахачжана.

Дорога пролегаетъ по мѣстности съ рѣдкимъ населеніемъ. Селеній незначительное число. Земля обработана подъ посѣвы только около селеній и то на незначительныхъ участкахъ. Большая часть земли занята степями, болотами и песками. Наиболѣе густое населеніе находится въ окрестностяхъ Бодунэ-чжана и города Бодунэ, въ этомъ же раіонѣ находится и наибольшее количество населенныхъ пунктовъ и обработанныхъ подъ посѣвъ участковъ.

Ширина дороги не одинакова и постоянно мѣняется отъ 6 до 25 шаговъ, ширина дороги зависитъ исключительно отъ величины движенія на участкѣ.

Движеніе внѣ дороги и по сторонамъ ея возможно почти на всемъ протяженіи.

Дефиле встрѣчаются только у селенія Синчжана и Бодунэ-чжана, гдѣ подходящія къ дорогѣ высоты стѣсняютъ ширину фронта движенія до 10 саженъ.

Грунтъ дороги на возвышенностяхъ глинисто-песчаный, въ окрестностяхъ озеръ у селеній Эрдчжана и Синчжана—песчаный, въ низинахъ черноземъ и только въ нѣкоторыхъ мѣстахъ болотистый. Въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ дорога пролегаетъ по болотистому грунту, движеніе по сторонамъ дороги для войскъ и обозовъ возможно только въ сухое время года, при малѣйшихъ дождяхъ почва растворяется и обращается въ липкую грязь, и тогда движеніе возможно только по холмамъ, идущимъ параллельно дорогѣ. Особыхъ препятствій для передвиженія войскъ по дорогѣ не предвидится, необходимо только на случай дождливаго періода въ низинахъ соорудить гати.

Избранное направленіе дороги на большемъ протяженіи составляетъ китайскій почтовый трактъ, на которомъ въ разстояніи 25—30 верстъ устроены станціи съ постоялыми дворами и небольшими

*) Развѣдка генеральнаго штаба капитана Веселаго 1905 г.

складами фуража, топлива и муки; эти станціи находятся въ сёленіяхъ: Татудчжанѣ, Эрдчжанѣ, Лахачжанѣ, Данайчжанѣ, Далахачжанѣ, Куручжанѣ, Синчжанѣ, Маосинчжанѣ и Бодунэ-чжанѣ; эти же селенія являются и наиболѣе населенными пунктами.

Между станціями приблизительно черезъ каждыя 12—15 верстъ устроены небольшіе постоялые дворы (полустанціи).

Размѣщеніе войскъ по квартирамъ невозможно, такъ какъ число селеній невелико и они незначительны, поэтому части войскъ свыше полка придется размѣщать бивакомъ у вышепоименованныхъ станцій. Мѣстъ для биваковъ достаточно, необходимо только въ предполагаемыхъ мѣстахъ для биваковъ увеличить число колодцевъ, такъ какъ число ихъ незначительно и количество воды въ нихъ небольшое. Средняя глубина воды въ колодцахъ колеблется отъ 2 до 4 саженъ, слой воды около 2 аршинъ. Вода въ колодцахъ пополняется медленно. Въ водѣ много посторонних примѣсей, отчего вода имѣетъ мутный, грязный цвѣтъ. По словамъ китайцевъ вода годна для питья и въ сыромъ видѣ. Для питья, варки пищи и водопоя можно воспользоваться и озерной водой у селеній Эрдчжана и Синчжана.

Въ виду отдаленности станцій, 25—30 верстъ, одна отъ другой, необходимо также вырыть Нартоновскіе колодцы въ мѣстахъ, указанныхъ на кроки.

Вслѣдствіе отсутствія лѣса въ раіонѣ, топливомъ служитъ сухой гаолянъ и сухой пометъ, но его находится небольшое количество, поэтому необходимо на мѣстѣ стоянокъ войскъ устроить склады топлива.

Фуражъ—гаоляна, сѣна, соломы, чумизы находится въ раіонѣ въ небольшомъ количествѣ. Продовольствіе — чумизы, муки пшеничной мало; необходимо для фуража и продовольствія устроить склады въ мѣстахъ стоянокъ войскъ; скотъ—быки, бараны имѣются въ селеніяхъ, но въ незначительномъ количествѣ. Въ общемъ, въ смыслѣ запасовъ фуража, топлива и продовольствія наиболѣе обезпеченный раіонъ южный между селеніями Маосинчжанъ и городомъ Бодунэ.

Населеніе раіона состоитъ изъ монголовъ и китайцевъ. Монголы княжества Сѣвернаго Горлоса настроены дружественно къ русскимъ. Китайцы относятся безразлично.

Самой важной оборонительной линіей является рѣка Сунгари, въ бродъ непроходимая. Многочисленными островами рѣка дѣлится на рукава и тѣмъ облегчаетъ наводку мостовъ. У селенія Суньянтунь правый берегъ имѣетъ командованіе надъ окружающей мѣстностью, и въ этомъ мѣстѣ можетъ быть выбрана позиція для аріергарда, прикрывающаго переправу.

Наиболѣе удобные пункты для переправы:

1) Въ 2 верстахъ къ востоку отъ деревни Тушту (въ настоящее время тамъ имѣется паромная переправа черезъ два рукава).

2) Къ югу отъ деревни Суньянтунь (мѣсто бывшей переправы).

Теченіе рѣки Сунгари слабое, не болѣе ½ фута въ секунду, берега изрыты вымоинами, ямами; имѣется на Сунгари много острововъ, мелей, затоновъ.

Дно вязкое.

Мѣстность отъ Цицикара до Бодунэ выгодна для выбора сильныхъ аріергардныхъ позицій. Мѣстность представляетъ рядъ невысокихъ холмовъ, пересѣкаемыхъ низинами, болотами, озерами. Правый флангъ всѣхъ позицій обезпечивается рѣкой Нонни, въ бродъ непроходимой.

Сообщеніе вдоль фронта позицій и въ тылу безпрепятственно, такъ какъ движеніе возможно и безъ дорогъ.

Наиболѣе удобными позиціями въ направленіи Бодунэ—Цицикаръ считаю:

1) У деревни Суньянтунь — аріергардная позиція на дивизію, фронтъ 3 версты. Позиція находится на правомъ берегу рѣки Сунгари и прикрываетъ отступленіе войскъ съ лѣваго берега рѣки Сунгари.

2) Позиція у деревни Синчжанъ, фронтъ 3½ версты, правый флангъ упирается въ озеро. Передовымъ опорнымъ пунктомъ можетъ служить селеніе Синчжанъ. Фронтъ позиціи на юго-востокъ.

3) Позиція у селенія Куручжанъ, фронтъ 3 версты.

4) Позиція на высотѣ къ востоку отъ Данайчжана. На правомъ флангѣ позиціи опорнымъ пунктомъ можетъ служить селеніе Данайчжанъ.

5) Позиція впереди селенія Эрдчжанъ на высотѣ между двумя озерами.

Фронтъ позиціи 2 версты. Въ центрѣ опорный пунктъ—селеніе Эрдчжанъ.

Общій характеръ мѣстности, по которой пролегаетъ дорога Цицикаръ—Бодунэ, допускаетъ движеніе значительныхъ силъ широкимъ фронтомъ. На большомъ протяженіи движеніе возможно внѣ дорогъ. Въ низинахъ необходимо устроить дороги (гати).

Населенныхъ пунктовъ мало, населеніе рѣдкое. Монголы настроены дружественно, китайцы безразлично. Топлива, фуража, продовольствія недостаточно. Скотъ можно собрать изъ окрестностей.

Вслѣдствіе малочисленности и маловодности колодцевъ необходимо устроить новые. Вода невысокаго качества.

Мѣстъ для бивуковъ достаточно.

На пути Бодунэ—Цицикаръ имѣются аріергардныя позиціи.

МАРШРУТЪ № 2.

Описаніе пути отъ ст. Фуляэрди Китайской-Восточной желѣзной дороги вдоль праваго берега р. Нонни къ г. Бодунэ *).

1) Направленіе дороги: отъ ст. Фуляэрди до переправы черезъ р. Торъ съ сѣвера на югъ, затѣмъ на востокъ до деревни Сыдіаза и далѣе на юго-востокъ къ г. Бодунэ. Общее протяженіе пройденнаго пути приблизительно 310 верстъ.

2) Общій характеръ мѣстности равнинный. Путь большей частью проходитъ по низинамъ, болотистымъ лугамъ, а вблизи селеній—среди небольшихъ участковъ распаханныхъ полей. Прилегающій раіонъ мало населенъ. Встрѣчныя деревни не болѣе 5—10 дворовъ.

3) Почти на всемъ протяженіи дорога пролегаетъ въ уровень съ поверхностью земли.

4) Ширина дороги не одинакова и колеблется въ предѣлахъ отъ 5 до 20 шаговъ. Начиная отъ деревни Ландьязы, дорога представляетъ собой большой трактъ и на всемъ протяженіи до г. Бодунэ является типичнымъ маньчжурскимъ путемъ сообщенія съ глубокими колеями отъ тяжелыхъ китайскихъ телѣгъ. Въ дождливое время года послѣдній участокъ пути будетъ представлять собой сплошную глубокую грязь, которая сильно затруднитъ движеніе войскъ всѣхъ родовъ оружія съ обозами. Тамъ же, гдѣ путь пролегаетъ между монгольскими селеніями, полотно дороги хотя и не избито колеями, но свойство грунта заставляетъ предположить, что въ дождливое время года и на этихъ участкахъ движеніе будетъ затруднительнымъ. На перегонѣ изъ селенія Абагинъ-чибэ въ Ихэ-эль, несмотря на сухое время года, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ лошадямъ было трудно.

5) При рекогносцировкѣ особенныхъ препятствій для движенія не встрѣтилось. Труднѣе всего было переправляться черезъ рѣчки Ялъ, Тоголъ и Илиголъ. Несмотря на небольшую ихъ ширину (20—30 шаговъ) и незначительную глубину (2—2½ фута), вязкое дно затрудняло переправу. Слѣдовавшая съ разъѣздомъ двуколка, нагруженная кладью не болѣе 5—6 пудовъ, чуть не завязла при переправѣ черезъ р. Тоголъ, и къ усиліямъ лошади нужно было присоединить помощь людей. Переправы обойти нельзя и необходимо будетъ принять мѣры для устройства при форсированіи указанныхъ препятствій прочныхъ гатей. Матеріала, необходимаго для устройства гатей, подъ рукой нѣтъ.

6) Въ сухое время года войскамъ во многихъ мѣстахъ участка

*) Развѣдка штабсъ-ротмистра Малявина 1905 г.

пути отъ ст. Фуляэрди до переправы черезъ р. Торъ можно будетъ двигаться и по сторонамъ дороги.

7) Какъ выше было сказано, большинство селеній, расположенныхъ на самомъ пути и по сторонамъ дороги, состоитъ изъ небольшого числа дворовъ (5—10). Въ монгольскихъ деревняхъ фанзы гораздо меньше китайскихъ. Число колодцевъ въ среднемъ отъ 1 до 3 на деревню. Глубина колодцевъ 3—4 сажени; воды приблизительно 80—100 ведеръ. Во многихъ мѣстахъ вода мутная или съ бѣловатымъ оттѣнкомъ. Запасы продовольствія весьма незначительны. Главнымъ пищевымъ продуктомъ служитъ чумиза, и количество ея едва достаточно для пропитанія немногочисленныхъ обитателей селеній. Въ такой же пропорціи являются и запасы фуража. Въ общемъ, значительные отряды *ни въ какомъ случаѣ не могутъ разсчитывать* на мѣстныя средства продовольствія и фуража. Топливомъ являются сухіе стебли гаоляна. Но даже и этотъ суррогатъ топлива, такъ распространенный въ Маньчжуріи, встрѣчается въ небольшомъ количествѣ въ пройденныхъ хошунахъ Джалайдъ и Южный Горлосъ.

8) Мѣстами, удобными для биваковъ, являются выгоны, прилегающіе къ деревнямъ. Позиціями для аріергардовъ и дежурныхъ частей могутъ послужить высоты у слѣдующихъ пунктовъ: у д. Хамвайде, отд. двора Сандіаза на правомъ берегу р. Тоголъ, у д. Тарбанчинъ, у дд. Ейрю и Чунъ-эль, сѣвернѣе д. Бэйшахэ, у дд. Людіаза, Иренъцугъ, Цайдиденъ, у развалинъ Таху-ченъ и у сел. Сыхэди.

9) Оборонительныхъ линій и позицій такого протяженія, чтобы ихъ могъ занять значительный отрядъ для значительнаго наступленія противника, нѣтъ.

10) Поперечныхъ путей почти не встрѣчается.

11) Мѣстность по сторонамъ дороги почти вездѣ открыта.

Въ общемъ, пройденный путь представитъ массу затрудненій для движенія большихъ силъ. Главными препятствіями явятся:

1) Отсутствіе запасовъ продовольствія и фуража.

2) Свойство грунта дороги и прилегающаго къ ней раіона. Въ дождливое время года и при разливахъ р. Нонни движеніе станетъ очень тяжелымъ, въ особенности для обозовъ.

МАРШРУТЪ № 3.

Восточная дорога отъ г. Бодунэ до ст. Цицикаръ *).

1) Общее протяженіе дороги отъ г. Бодунэ и до ст. Цицикаръ (до казармы, находящейся въ 2½ верстахъ отъ станціи по направленію къ г. Харбину) около 290—285 верстъ.

2) Дорога пролегаетъ черезъ слѣдующіе населенные пункты: Хеганза, Лосытунъ, Мамытунъ, Чархартунь, Шіулиганза, Тумиту, Симхулай, Чудіона, Борноро, Саю или Шаю, Хурмутай, Синчжанъ, Хва, Сандіаза, Турхунтай, Хыэба, Санжлотай (отъ третьей версты къ сѣверу отъ д. Санжлотай направленіе Восточной дороги намѣчено по цѣлинѣ параллельно дорогѣ Куручжанъ—Талахачжанъ въ разстояніи до 2½ верстъ отъ нея), Талахачжанъ, Турбынгынъ или Сыдіаза, Тумъ, Пейзефу, Данай-чжанъ, Лахатунъ или Лахачжанъ (между Данай-чжаномъ и Лахатуномъ помимо существующей дороги показано еще пунктиромъ направленіе, по которому могутъ двигаться всѣ роды оружія), Шатыгоры или Сыдяфанъ, Хусидяфанза, Таухованза или Таухо-Уайза, Коартунь или Койтунь, Тумтумтей или Томатай, Букудіенъ, Тасинтунъ, Тучжанъ и ст. Цицикаръ (между дер. Тучжанъ и казармой направленіе дороги показано пунктиромъ).

3) Наибольшее удаленіе описываемой дороги отъ идущей параллельно ей Западной (средней) дороги не превосходитъ 10—12 верстъ, при чемъ въ Синчжанѣ, Талахачжанѣ, Данай-чжанѣ и Лахачжанѣ она подходитъ къ Западной дорогѣ, что однако не повлечетъ за собой перекрещиваніе колоннъ, идущихъ по двумъ дорогамъ, такъ какъ эти населенные пункты могутъ быть обойдены съ востока по цѣлинѣ.

4) Общій характеръ мѣстности, по которой проходитъ дорога, мѣстами ровный, а мѣстами холмистый, но мягкій, при этомъ наиболѣе сложный рельефъ мѣстности встрѣчается между Лахачжаномъ (Лахатуномъ) и Шатыгоры (Сыдяфаномъ).

Мѣстность наиболѣе обработана между г. Бодунэ и Синчжаномъ, а далѣе она обработана лишь въ ближайшихъ окрестностяхъ населенныхъ пунктовъ. Топкія мѣста, дорога пересѣкаетъ, между слѣдующими пунктами: Лосытунъ и Мамытунъ; Хыэба и Лаубуга; въ трехъ верстахъ къ сѣверу отъ дер. Пфейфей; Турбынгынъ и Тумъ; Таухованза и Коартунь и къ сѣверу отъ послѣдняго пункта; Тумтумтей и Чанганзы и къ югу отъ дер. Тасинтунъ.

Кромѣ того, топкія мѣста тянутся по сторонамъ дороги: между дд. Тумиту и Симхулай; между Ланкошу и Лянкашго; въ семи верстахъ къ сѣверу отъ д. Пейзефу и между Шатыгоры и Эрлучжаномъ.

Всѣ эти топкія мѣста могутъ лишь затруднить движеніе только

*) Развѣдки офицеровъ штаба тыла маньчжурскихъ арміи 1905 г.

въ сырое время года, при продолжительныхъ дождяхъ, въ остальное время они вполнѣ удобопроходимы для артиллеріи и обозовъ.

Судя по незначительной глубинѣ колей, оставленныхъ китайскими арбами, можно предположить, что слой земли, лежащій непосредственно подъ верхнимъ, твердый за исключеніемъ двухъ пунктовъ: между Лосытуномъ и Мамытуномъ на протяженіи сотни саженъ и къ югу отъ д. Тумъ на протяженіи 1—1½ версты, гдѣ для избѣжанія разжиженія грунта при движеніи тяжелыхъ повозокъ необходимо дорогу выложить фашинникомъ, для чего матеріалъ имѣется подъ рукой.

Наконецъ, эти мѣста легко могутъ быть обойдены по ближайшимъ, примыкающимъ къ нимъ, возвышенностямъ.

5) Дорога всюду пролегаетъ въ уровень съ поверхностью земли, благодаря чему, хотя ширина дороги неодинаковая и мѣняется почти на каждомъ шагу, колеблясь въ предѣлахъ отъ 5 до 30 шаговъ, является возможность вести войска въ одной и той же колоннѣ (независимость ширины фронта походныхъ колоннъ отъ ширины наѣзженной части дороги).

6) Дорога на всемъ протяженіи грунтовая, при чемъ между г. Бодунэ и д. Симхулай и между Лахачжаномъ и Шатыгоры грунтъ песчаный, а на остальномъ протяженіи частью глинистый, а частью глинисто-песчаный.

7) Препятствій для движенія на разсматриваемомъ пути, кромѣ р. Сунгари (см. ниже), нѣтъ.

Крутые спуски имѣются у д. Чархартунь, у монастыря Тумъ, въ 1½ верстѣ къ сѣверу отъ д. Пейзефу и у д. Коартунь; однако они имѣютъ незначительное протяженіе (до 60 шаговъ), почему легко могутъ быть разработаны при самомъ движеніи.

8) Мѣстность по сторонамъ дороги всюду открытая и допускаетъ движеніе безъ дорогъ по всѣмъ направленіямъ за исключеніемъ тѣхъ мѣстъ, гдѣ имѣются крутые спуски, о которыхъ сказано выше.

9) При движеніи дивизіи и большихъ силъ количество населенныхъ пунктовъ, находящихся въ 5-верстномъ раіонѣ любой точки дороги, и число дворовъ въ нихъ совершенно недостаточно для размѣщенія войскъ по квартирамъ; имѣющіяся же крупныя селенія: Синчжанъ (300 дворовъ), Талахачжанъ (300 дв.) и Донай-Джанъ (110 дв.) теряютъ свое значеніе, такъ какъ къ этимъ пунктамъ подходятъ двѣ западныя сосѣднія дороги.

10) Проточныхъ водъ, кромѣ р. Сунгари, на пути нѣтъ; воду можно получать исключительно изъ колодцевъ (число колодцевъ показано при каждомъ населенномъ пунктѣ); число ихъ недостаточно при движеніи силъ, большихъ дивизіи, но такъ какъ глубина колодцевъ не превосходитъ восьми аршинъ, то слѣдовательно мѣстность допускаетъ устройство Нартоновскихъ колодцевъ.

11) Размѣщеніе населенія наиболѣе плотное между г. Бодунэ и

р. Сунгари, а далѣе рѣдкое, благодаря чему здѣсь запасы продовольствія и фуража незначительны; кромѣ того къ сѣверу отъ р. Сунгари населеніе обрабатываетъ такое незначительное количество земли, что получаемаго зерна едва хватаетъ для ихъ собственной годовой потребности (эти данныя мною почерпнуты изъ разспросовъ мѣстныхъ жителей и личныхъ наблюденій).

Топливомъ населенію служатъ солома и кизякъ (сушеный пометъ животныхъ); для варки пищи можно пользоваться небольшими рощицами и отдѣльными группами деревьевъ, имѣющимися почти при каждомъ населенномъ пунктѣ.

Порціонный скотъ имѣется въ количествѣ, достаточномъ для удовлетворенія потребностей 200-тысячной арміи въ теченіе ея перехода отъ г. Бодунэ до ст. Цицикаръ (мною было встрѣчено на пути 16 гуртовъ рогатаго скота, по 150—200 головъ каждый), конечно, если его не угонятъ при приближеніи войскъ.

12) Въ виду отсутствія проточныхъ водъ мѣста для большихъ приваловъ и биваковъ могутъ быть избраны лишь у тѣхъ населенныхъ пунктовъ, гдѣ имѣется наибольшее число колодцевъ.

13) Единственной оборонительной линіей на разсматриваемомъ пути является р. Сунгари.

Въ пунктѣ переправы, рѣка Сунгари раздѣляется на два рукава, разстояніе между ними (между пунктами паромныхъ переправъ) около $1^1/_2$ версты. Ширина праваго рукава около 100 саж., лѣваго около 40 саж. Наибольшая глубина перваго около 2, а второго около $3^1/_2$ саж. Скорость теченія около $^1/_2$ фута въ секунду (слабая). Дно илистое. Берега обоихъ рукавовъ обрывистые, за исключеніемъ мѣста, гдѣ находятся паромныя переправы, при чемъ лѣвый берегъ праваго рукава немногимъ превышаетъ противоположный берегъ.

Мѣстность между рукавами открытая, ровная, но топкая и кочковатая; лѣвый берегъ лѣваго рукава покрытъ вербою почти въ ростъ человѣка.

Матеріаловъ для устройства постоянной переправы вблизи рѣки нѣтъ, за исключеніемъ пловучихъ устоевъ (джонокъ и трехъ паромовъ: двухъ на лѣвомъ рукавѣ и одного на правомъ).

Переправа паромная совершается на шестахъ.

Паромы имѣютъ около 30 аршинъ длины, $7^1/_2$ арш. ширины и 2 аршина вышины и вмѣщаютъ каждый 12 лошадей и 40 человѣкъ.

14) Общій характеръ мѣстности на разсматриваемомъ протяженіи таковъ, что наиболѣе выгодныя и сильныя позиціи, встрѣчаемыя на пути, обращены фронтомъ на сѣверъ. Лучшая позиція, обращенная на югъ, находится у дд. Харіэли и Тумъ; на ней можно упорно обороняться съ небольшими силами, однако она имѣетъ тотъ существенный недостатокъ, что легко обходится съ праваго фланга. Однако тотъ же характеръ мѣстности не исключаетъ возможности имѣть хорошія аріергардныя позиціи.

Встрѣчающіяся на пути деревни, особенно большія, легко могутъ быть приспособлены къ упорной оборонѣ подручными средствами.

Въ общемъ, всѣ роды оружія и обозы могутъ двигаться въ любой походной колоннѣ благодаря тому, что вездѣ возможно движеніе по сторонамъ дороги за исключеніемъ ближайшей къ рѣкѣ Сунгари кочковатой полосы мѣстности и топкихъ мѣстъ.

Въ тактическомъ отношеніи, перевѣсъ, на переходѣ р. Сунгари, почти всегда будетъ на сторонѣ наступающаго отъ г. Бодунэ къ ст. Цицикаръ.

Въ продовольственномъ отношеніи движеніе значительныхъ силъ (болѣе дивизіи) встрѣтитъ на пути большія затрудненія, даже больше: безъ предварительной подготовки пути въ хозяйственномъ отношеніи Нартоновскіе колодцы, промежуточные склады продовольствія и фуража)—движеніе будетъ рискованнымъ.

МАРШРУТЪ № 4.

Дорога по лѣвому берегу рѣки Нонни, отъ устья до м. Данай-чжанъ.

Дорога, ближайшая къ лѣвому берегу р. Нонни (отъ устья вверхъ по теченію), начинается отъ деревни Тушту, направляясь сначала на сѣверо-западъ, идетъ черезъ дер. Мангентунъ; около дер. Су-кумъ-пнза дорога поворачиваетъ на сѣверъ и проходитъ черезъ деревни: Тумер-тунъ, Тасхатунъ и до м. Синчжанъ всего 45 верстъ. Отъ м. Синчжанъ дорога проходитъ по восточному берегу озера Синчжанъ-пауза и черезъ дер. Мынтынъ, Торпогай до м. Куручжанъ; отъ послѣдняго черезъ дер. Чен-хоси, Канди-тунъ, Чан-син-тунъ, Хоу-син-тунъ до м. Пей-па—протяженіемъ отъ м. Синчжана до Пей-па—56 вер. Отъ м. Пей-па черезъ дер. Куанди (лежащую на западномъ берегу Дала-хачжанскаго озера), Ліондунъ и до м. Данай-чжанъ всего 45 вер.

Такимъ образомъ длина всей дороги по указанному выше направленію отъ дер. Тушту, находящагося вблизи устья рѣки Нонни, до м. Данай-чжанъ—146 верстъ.

Общій характеръ мѣстности, по которой пролегаетъ вышеназванная дорога, слѣдующій: отъ д. Тушту до д. Магетру—дорога идетъ по ровному сухому лугу; далѣе дорога проходитъ по обработаннымъ полямъ, пересѣкая встрѣчающіяся на пути небольшія возвышенности; сѣвернѣе дер. Ліондунъ дорога снова, выйдя изъ горъ, пролегаетъ по ровному, сухому степному лугу и версты за 4 до Данай-чжана вновь пересѣкаетъ отрогъ возвышенности, у которой лежитъ названное мѣстечко, встрѣчающіяся на пути возвышенности показаны на кроки.

Дорога всюду пролегаетъ въ уровень съ поверхностью земли, за исключеніемъ нѣсколькихъ десятковъ саженъ: 1) съ южной стороны м. Синчжанъ, 2) при спускѣ съ горы къ постоялымъ дворамъ вблизи д. Ліондунъ и 3) южнѣе м. Данай-чжана, при спускѣ съ горы въ этихъ указанныхъ мѣстахъ дорога, проходя по покатости и по песчаному грунту, образовала естественное углубленіе.

Ширина дороги по луговымъ пространствамъ можетъ быть совершенно произвольная, въ пашняхъ въ 4—6 шаговъ, и въ 3—4 шага дорога въ мѣстахъ углубленныхъ, перечисленныхъ выше.

Полотно дороги на всемъ протяженіи простое, грунтовое; свойства грунта: на луговыхъ ровныхъ пространствахъ—черноземное, твердое—въ сухую погоду и на гористыхъ луговыхъ и обработанныхъ—суглинистое, въ рѣдкихъ случаяхъ песчаное.

Окраинъ дорога не имѣетъ—ни канавъ, ни обрывовъ; мѣста, въ коихъ дорога идетъ по краю крутыхъ скатовъ, показаны на кроки.

Препятствія для движенія: 1) крутые подъемъ и спускъ на гору у озера, по дорогѣ отъ д. Магетру въ д. Мангентунъ; 2) кру-

той спускъ съ сѣверо-западной стороны д. Су-кумъ-инза; 3) крутой подъемъ у д. Тумертунъ; 4) короткій крутой спускъ съ уступа у д. Ліондунъ къ постоялымъ дворамъ; 5) на дорогѣ изъ д. Пей-па въ д. Куанди дорога пересѣкаетъ болотистый ручей. Въ сухое время года, каковое бываетъ въ этой мѣстности по преимуществу, препятствій движенію пересохшій ручей не представляетъ, но въ сырое или послѣ дождя—благодаря болотистому грунту, этотъ ручей является уже значительнымъ препятствіемъ. Необходимо черезъ этотъ ручей устроить мостъ, длиною въ 6—8 саженъ, и къ мосту небольшія гати; матеріалъ для устройства возможно достать въ м. Пей-па; 6) ручей съ сѣверной стороны постоялыхъ дворовъ у дер. Ліондунъ; въ сухое время—препятствія не представляетъ; вмѣсто моста черезъ него можетъ быть устроена гать, длиною до 15 саженъ (фашина для послѣдней можетъ быть приготовлена изъ растущихъ вблизи кустовъ).

Дорога проходима для всѣхъ родовъ оружія. На равнинныхъ мѣстахъ движеніе возможно широкимъ фронтомъ, а по обработаннымъ полямъ и черезъ населенные пункты въ колоннахъ: пѣхота—по отдѣленіямъ, кавалерія по три, артиллерія—въ одно орудіе.

Фанзы въ селеніяхъ всѣ глинобитной прочной постройки, внутри грязны. Дворы почти всѣ обнесены глинобитнымъ заборомъ. Водою мѣстность снабжена недостаточно. Въ сухое время хватаетъ только на наличное населеніе и ихъ домашнихъ животныхъ. Вода въ колодцахъ довольно грязна и для питья можетъ быть употребляема только въ прокипяченномъ видѣ. Колодцы незначительной глубины до 3—4 и рѣдко болѣе саженъ. Запасовъ продовольствія у мѣстнаго населенія деревень имѣется лишь на наличную потребность — исключительно чумизное зерно, овощи и частью пшеничная мука. Запасы фуража ничтожны: немного чумизной соломы, овса и ячменя нѣтъ совершенно, а сѣно какъ рѣдкость, хотя на всемъ пути обширные луга съ сочною травою.

Бивакировать войска могутъ около деревни Магентунъ, у кумирни Та-мяо, дер. Су-кумъ-инза, Тасхатунъ, м. Синчжанъ, дер. Торпогай, м. Куручжанъ, дд. Квынтунъ, Хоу-син-тунъ, Пей-па, Ліондунъ и м. Данай-чжанъ, около которыхъ имѣются и позиціи.

Общій характеръ прилегающей къ дорогѣ мѣстности открытый и вполнѣ удобный для движенія безъ дорогъ, такъ какъ препятствій въ родѣ канавъ, изгородей и валиковъ не имѣется.

МАРШРУТЪ № 5.

Дорога по лѣвому берегу р. Сунгари, отъ Харбина къ устью рѣки Нонни *).

Общее направленіе дороги слѣдующее: отъ желѣзнодорожнаго моста черезъ р. Сунгари дорога идетъ по восточной сторонѣ желѣзнодорожнаго пути въ сѣверномъ направленіи: около форта пересѣкаетъ линію дороги и направляется черезъ деревню Лицзявопу на западъ до развалинъ постоялаго двора Сандаганза, находящагося въ 50 вер. отъ Харбина.

Отъ Сандаганза черезъ селеніе Сыджанъ, Санджанъ до сел. Эрль-тай (въ 60 в.) дорога нѣсколько уклоняется на юго-западъ.

Отъ Эрль-тай до сел. Тоу-тай (35 в.) дорога въ общемъ направленіи идетъ на сѣверо-западъ, и наконецъ отъ сел. Тоу-тай къ сел. Суй-сюинза (25 в.), лежащаго на большой дорогѣ изъ гор. Цицикара въ Бодунэ и вблизи впаденія р. Нонни въ Сунгари,—дорога идетъ на югъ.

Мѣстность на всемъ протяженіи дороги открытая; по отдѣльнымъ участкамъ слѣдующая:

Отъ форта, черезъ дер. Лицзявопу, до дер. Чабулайтунъ дорога пролегаетъ по равнинной обработанной мѣстности, проходя черезъ цѣлый рядъ небольшихъ деревень; отъ Чабулатунъ до селенія Сыджанъ—по степному луговому пространству, отъ Сыджана до Санджана частью по обработаннымъ горамъ и частью по луговинамъ; отъ Санджана до Эрль-тая по равнинному степному лугу (на пути имѣется лишь одна небольшая гора у дер. Боготай); отъ селенія Эрль-тай до Тоу-тай вначалѣ по горамъ, а затѣмъ по степному ровному лугу, у дер. Тсидяза переходитъ черезъ возвышенность и вблизи Тоу-тая—по лугу. Отъ Тоу-тая къ Суй-сю-инза—по луговой равнинѣ.

Отъ форта до дер. Сун-сю-инза (на всемъ протяженіи) дорога пролегаетъ въ уровень съ поверхностью земли.

Полотно дороги всюду простое грунтовое; на луговыхъ пространствахъ—грунтъ черноземный, на обработанныхъ и возвышенныхъ переходящій въ суглинистый. Тотъ и другой легко растворяется атмосферными осадками, а потому дорога отъ ѣзды въ дождливую погоду быстро портится.

На всемъ протяженіи никакихъ окраинъ въ видѣ канавъ, аллей, изгородей дорога не имѣетъ.

На дорогѣ отъ дер. Лицзявопу къ сел. Сыджанъ: 1) въ 1½ верстѣ на западъ отъ дер. Лидзявопу дорога переходитъ черезъ неболь-

*) Развѣдки офицеровъ штаба тыла Маньчжурскихъ армій 1905 г.

шое болото; потребуется гать длиною въ 20—30 саженъ; матеріалъ для нея можетъ быть найденъ въ сосѣднихъ деревняхъ; 2) подъемъ на гору вблизи дер. Кэба-тунъ, съ восточной стороны сел. Сыджанъ, и второй подъемъ съ западной стороны; длина подъемовъ около 30 саженъ, крутизна не превосходитъ 10°—15°.

Дорога вполнѣ проходима для всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ. Отъ дер. Лицзявопу до дер. Чабула-тунъ, какъ пролегающая черезъ цѣлый рядъ небольшихъ деревень, и при проходѣ черезъ селеніе Сыджанъ движеніе возможно только узкимъ фронтомъ, въ колоннахъ, (пѣхота—по отдѣленіямъ, артиллерія въ одно орудіе, обозы въ одну повозку), на остальномъ протяженіи дороги, а въ особенности, гдѣ дорога пролегаетъ по степнымъ луговинамъ, движеніе возможно широкимъ фронтомъ.

Ширина главной улицы сел. Сыджанъ въ нѣкоторыхъ узкихъ мѣстахъ не болѣе двухъ съ половиной саженъ.

Прочія встрѣчающіяся на пути деревни могутъ быть легко обходимы по небольшимъ дорогамъ у самыхъ селеній; большинство же расположено съ одной стороны дороги. На всемъ протяженіи дорога не пересѣкается ни ручьями, ни рѣчками, а также не встрѣчается болотъ, кромѣ вышеуказанныхъ, а потому фронтъ двигающейся колонны суживать не встрѣтится надобности.

Постоялые дворы встрѣчаются только въ большихъ селеніяхъ.

Фанзы въ селеніяхъ на пути—всѣ глинобитной постройки, нѣсколько фанзъ и хозяйственныхъ глинобитныхъ построекъ, обнесенные глинобитнымъ заборомъ, образуютъ дворъ, число послѣднихъ и показано на кроки. Ниже подписи дворовъ показано на кроки число колодцевъ.

Небольшое число колодцевъ, а также отсутствіе на всемъ пути значительныхъ озеръ и рѣкъ показываетъ, что мѣстность недостаточно снабжена водою.

Направленіе дороги по мѣрѣ удаленія на западъ отъ Харбина, уклоняется отъ р. Сунгари, и разстояніе дороги отъ рѣки, вначалѣ 3 версты, у сел. Санджанъ доходитъ уже до 10 и у Тоу-тая до 20 верстъ.

Вода въ колодцахъ годна въ употребленіе только въ прокипяченномъ видѣ.

Отрядъ значительной силы (бригада пѣхоты и болѣе) можетъ встрѣтить затрудненіе въ снабженіи его водою.

Запасы продовольствія ничтожны; при производствѣ рекогносцировки съ большимъ трудомъ удавалось достать муку для лепешекъ.

Мѣстные жители питаются исключительно овощами и чумизнымъ сѣменемъ, приготовляя его въ видѣ каши; посѣвъ злаковъ небольшой съ расчетомъ лишь на свою потребность. Въ мясномъ довольствіи недостатка войска не встрѣтятъ, такъ какъ овцеводство и вообще скотоводство развито.

Запасы зернового фуража (пшеницы, ячменя)—ничтожны; точно такъ же ничтожны запасы чумизной соломы и сѣна.

Селенія, имѣющія лучшія постройки: Лоетунь и по сосѣдству зданія кумиренъ, Сыджанъ, Па-міо (буддійскій монастырь), Санджанъ Эрль-тай, Хуккыра, Тоу-тай.

У дер. Чан-фа-тынь; у сел. Сыджанъ; позиція съ юго-западной стороны Сыджана; у Санджана, позиція у дер. Сандяндіопу, у дер. Боготай, у сел. Эрль-тай, у дд. Тарль-га, Модосибей, Ванфанза (Хуккыра), Тсидяза, Тоу-тай и Хай-дэ.

1) На участкѣ отъ форта черезъ дер. Лицзявопу до Сыджана сѣвернѣе ея имѣется дорога на сел. Уджанъ, отъ послѣдняго на дер. Арбуло; отъ Арбуло дорога выходитъ на дорогу къ развалинамъ постоялаго двора Сандаганза.

По свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ мѣстныхъ жителей, имѣется плохая дорога изъ дер. Арбуло къ дер. Монгоопа (фанзы пастуховъ); отъ послѣдней, по плоской возвышенности черезъ отдѣльно разбросанныя фанзы, не показанныя на кроки, возможно проѣхать къ дер. Синъ-тунъ; точно также, по показаніямъ жителей, имѣется плохая дорога изъ дер. Монгоопа черезъ кирпичный заводъ въ дер. Синъ-тунъ. Отъ дер. Синъ-тунъ черезъ Лоетунь въ Санджанъ дорога показана на кроки.

Дороги, пролегающей южнѣе направленія Лицзявопу—Сыджанъ, не имѣется; проѣздъ безъ дорогъ невозможенъ, такъ какъ въ пролегающей полосѣ къ р. Сунгари встрѣчаются болотистыя пространства.

2) На участкѣ Сыджанъ — Кудіаза—Сантунъ—Саранъ—Хусу—Санджанъ. Селеніе Сыджанъ возможно обойти съ сѣверной стороны на дер. Санваопа, далѣе черезъ фанзы къ дер. Ху-хорт-хо; изъ послѣдней черезъ Тый-и-опа, Па-міо и съ сѣверной стороны сел. Санджанъ. Дороги, параллельно указанной, но лежащей еще сѣвернѣе, нѣтъ, точно также на сѣверѣ рѣже встрѣчаются деревни и отдѣльныя фанзы, и монгольское населеніе живетъ въ юртахъ.

Южнѣе дороги Сыджанъ—Санджанъ проѣздъ возможенъ, по показаніямъ жителей, частью по дорогамъ, частью по лугу безъ дорогъ; болотистыя мѣста, встрѣчающіяся на пути, возможно обойти.

3) На участкѣ дороги Санджанъ—Боготай—Эрль-тай сѣвернѣе ея по разспроснымъ свѣдѣніямъ черезъ деревню Сандяндіопа, Меринтунъ, Падіаза, Ункаганза, Эрль-тай есть дорога; отъ Санджана черезъ Номентунъ—къ дер. Падіаза также есть отдѣльная дорога.

Названныя дороги пролегаютъ по лугу, мѣстами мокрому. Мѣстные жители показываютъ, что кружнымъ путемъ, черезъ отдѣльно разбросанныя фанзы, найдутся дороги отъ фанзы до фанзы.

4) Отъ деревни Ванфанза (Хуккыра) черезъ дер. Тсидяза—Тоу-тай дорога существуетъ.

Южнѣе указаннаго участка дорога по словамъ жителей существуетъ отъ сел. Эрль-тай черезъ дер. Туй-чин-чанъ, Модосибей до

дер. Миндрэ. Далѣе дорога въ этомъ же направленіи врядъ ли возможна, такъ какъ на пути встрѣчаются ручьи съ болотистыми берегами

5) Отъ сел. Тоу-тай имѣется прямая дорога въ сел. Маосинчжанъ, лежащее въ 30 верстахъ отъ перваго на дорогѣ изъ Цицикара въ Бодунэ.

Предметы, служащіе для оріентировки какъ вблизи дороги, такъ и вдали, показаны на кроки. Какъ оріентировочный предметъ можетъ быть отмѣчено старое укрѣпленіе Кууцынъ въ 3-хъ верстахъ на западъ отъ сел. Сыджанъ. Укрѣпленіе представляетъ изъ себя правильный квадратъ, стороны котораго около 1000 шаговъ; состоитъ изъ вала, съ контрфорсами, полутора-саженной высоты, снаружи рвомъ, саженной глубины. Профиль показанъ на кроки.

По разспросамъ мѣстныхъ жителей, переправъ черезъ р. Сунгари, въ раіонѣ отъ Харбина къ устью р. Нонни, почти нѣтъ, а если есть, то случайныя, для пѣшихъ людей, перевозимыхъ на лодкахъ.

Какъ на возможную переправу—жители указали на переправу южнѣе м. Эрль-тай.

Судя по тому, что къ р. Сунгари мало отходитъ хорошо ѣзженыхъ дорогъ отъ дороги Сыджанъ—Санджанъ—Эрль-тай, къ разспросамъ жителей о переправахъ можно отнестись съ довѣріемъ.

Въ 11 верстахъ на югъ отъ мѣстечка Эрль-тай, вблизи дер. Сяоцынза, на лѣвомъ берегу Сунгари существуетъ небольшая переправа на правый, отъ которой идетъ дорога къ д. Сандіопа, лежащей въ 3-хъ верстахъ отъ переправы (дер. Сандіопа лежитъ въ 5-ти верстахъ западнѣе дер. Тайди).

Переправа по дорогѣ изъ м. Эрль-тай черезъ дер. Сяоцынза въ дер. Сандіопа производится слѣдующимъ образомъ: на мѣстѣ переправы имѣются одна лодка вмѣстимостью 3—4 человѣка и небольшая шаланда, поднимающая для переправы одну лошадь, ненагруженную арбу и 2—3 человѣкъ. Шаланда передвигается отъ берега шестами, на срединѣ рѣки веслами и при подходѣ къ другому берегу тоже шестами. Приспособленій въ родѣ пристаней ни на одномъ изъ береговъ не имѣется, а на шаланду нагружаются прямо съ берега и высаживаются на берегъ.

Ширина рѣки въ мѣстѣ переправы (16 мая сего года) была около 150 саженъ, глубина въ срединѣ около 7 саженъ; глубина начинается не сразу, а постепенно, отойдя отъ берега сажени на 4—5.

Теченіе быстрое. Берега—правый пологій, луговой, лѣвый—болѣе возвышенный; на лѣвомъ берегу—песочные около 3 саженъ бугры. Правый хотя и низкій берегъ, но луговая полоса, не доходя до воды 3—4 сажени, оканчивается крутой покатостью до одной сажени высоты, переходящей въ нѣкоторыхъ мѣстахъ берега въ обрывъ.

При высокой водѣ въ р. Сунгари пологій берегъ заливается, но въ послѣдніе годы этого не наблюдалось.

МАРШРУТЪ № 6.

Бодунэ—Харбинъ.

Дорога Бодунэ—Харбинъ, длиною 175 верстъ, идетъ по мѣстности, главнымъ образомъ, ровной, густо заселенной и сухой между рр. Сунгари и Лялин-хэ и сильно распускающейся въ дождь на остальномъ протяженіи; въ общемъ, дорога удобна для движенія войскъ и обозовъ въ сухое время года.

Размѣщеніе войскъ подъ крышей возможно лишь у болѣе населенныхъ пунктовъ, малыхъ отрядовъ—повсюду; довольствіе на мѣстныя средства—только при организаціи заблаговременнаго сбора запасовъ; воды достаточно.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) На участкѣ Бодунэ—Падяцзы (на р. Лялин-хэ) (83-я верста) дорога хороша, идетъ по возвышенной, сухой площади.

2) У д. Падяцзы—паромная переправа черезъ р. Лялин-хэ (ширина рѣки 50 саж., глубина 7—10 футовъ). У самой переправы, выше ея, находится большой островъ.

3) Отъ р. Лялин-хэ до г. Суанченпу (127-я верста) дорога идетъ по густо населенному раіону, она широка, ровна, хорошо наѣзжена.

4) Южнѣе и восточнѣе д. Шуаншуа (Шоумха) дорога идетъ на протяженіи 2—3 верстъ по лугу; мѣсто топкое; въ дождь непролазная грязь.

5) До д. Тун-ян-ган-пу мѣстность нѣсколько волниста, а далѣе до г. Суанченпу совершенно ровна.

6) Отъ г. Суанченпу до оврага Цайдягоу мѣстность ровная, густо заселенная, дорога сильно колеиста и въ дождь очень грязна.

7) Между д. Сенхончи-сантунъ (149-я верста) и Пандягоу (154-я верста)—падь Цайдягоу; ширина ручья 5—6 шаговъ, глубина 2—3 фута; ручей течетъ въ глубокомъ болотистомъ оврагѣ, проходимомъ только въ рѣдкихъ мѣстахъ.

8) За оврагомъ Цайдягоу мѣстность становится волнистой.

9) Передъ д. Каушантунъ (170-я верста) дорога пересѣкаетъ топкій логъ Мадягоу.

Дорога Чан-чун-линъ—Бодунэ-чжанъ, длиною около 65 верстъ, идетъ вдоль праваго берега р. Сунгари.

Дорога Чан-чун-линъ — Бодунэ черезъ д. Ю-шау-ганъ, длиною около 65 верстъ, идетъ по окраинѣ равнины Уичанъ, оставляетъ параллельный участокъ къ дорогѣ Бодунэ—Падяцзы—Суанченпу.

Дорога Бодунэ—Ю-цзя-дянь—Тичанъ длиною около 75 верстъ и далѣе на г. Суанченпу или Ши-та-чен-цза и Ку-юй-шу.

Дорога Шуанченпу—Аже-хэ—Фей-кхету-чжанъ, длиною около

78 верстъ, представляетъ сильно разъѣзженный трактъ: въ сухое время изрытый глубокими твердыми колеями, въ сырое — страшно грязный. Мѣстность до д. Уындьяденъ (У-деа-дэнъ, 20-я верста) ровная, а далѣе холмистая, съ падями, затруднительными для перехода въ дождь.

Изъ препятствій, дорога пересѣкаетъ р. Аже-хэ у г. Ажехэ (ширина 60 шаговъ, глубина 2 фута въ самомъ мелкомъ мѣстѣ, дно песчаное, твердое).

Расквартированіе войскъ возможно лишь у болѣе населенныхъ пунктовъ, малыхъ отрядовъ—повсюду; довольствіе на мѣстныя средства—лишь при организаціи заблаговременнаго сбора запасовъ. Воды достаточно.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
—	Гор. Сунченпу	—	24,123	677	1,493
50	„ Ажехэ	—	31,315	400	1,400
78	„ Фей-кхету-чжанъ	—	779	50	150

МАРШРУТЪ № 7.

Гиринъ—Бодунэ.

Дорога Гиринъ—Бодунэ (по лѣвому берегу р. Сунгари), черезъ д. Дан-чин-цзуй-цза—Као-шан-тунъ, длиною около 260 верстъ, пролегаетъ до д. Чао-дья-тунъ по мѣстности открытой, ровной и воздѣланной, съ суглинистымъ грунтомъ, а далѣе по всхолмленной. Отъ д. Кау-цзя-тунъ до д. Као-шан-тунъ эта дорога раздѣляется на двѣ вѣтки, по правому и лѣвому берегамъ р. Има-хэ.

Расквартированіе войскъ возможно только у болѣе населенныхъ пунктовъ, малыхъ отрядовъ—повсюду; довольствіе на мѣстныя средства—лишь при организаціи заблаговременнаго сбора запасовъ. Воды достаточно.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) На 10-й верстѣ перевалъ Сандо-линъ—не высокъ; спуски не круты и удобны.

2) На 37-й верстѣ перевалъ Тумынза-линъ съ отлогимъ южнымъ скатомъ и болѣе крутымъ (около 14°) сѣвернымъ; спуски разработаны, перевалъ обходится съ запада.

3) На 53-й верстѣ, не доходя до д. Уодьяко-уза, небольшой перевалъ, достаточно крутой, съ глинистымъ грунтомъ съ примѣсью мелкаго булыжника.

4) Не доходя до д. Такудьяза (57-я верста), довольно глубокій оврагъ съ крутыми стѣнами, сильно затрудняющій движеніе послѣ дождей.

5) Между дд. Яншухэдза и Ханатунь дорога идетъ по хребту, подъемъ на который съ юга крутъ.

6) Между дд. Ханатунь и Чайхулинза—2 топкихъ мѣста.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.
95	Дер. Дан-чин-цзуй-цза	—	1,500
111	Мѣст. Та-тзя-гоу	—	1,000
127	„ Тай-пин-чжуанъ	—	1,500
153	„ Као-шан-тунъ.	—	2,000

Дорога Луодьятунъ—Симин-до-хо (на р. Сунгари), длиною 7 верстъ, идетъ по ровной, открытой и воздѣланной мѣстности съ твердымъ грунтомъ.

Дорога Чао-дья-тунъ—Симин-до-хо (на р. Сунгари), длиною 10¼ верстъ, на протяженіи первыхъ 5 верстъ идетъ по мѣстности гористой съ рѣдкой растительностью, а далѣе по ровной и открытой. Дорога пересѣкаетъ по мелкому броду р. Аулун-хэ у д. Чао-дья-тунъ (дно рѣки твердое, спуски отлоги, берега въ дождливое время немного топки).

Дорога Яншухэдза—Тунхашима-тунь, длиною 28 верстъ, идетъ сначала по узкой долинѣ, которая, постепенно расширяясь, переходитъ въ равнину. Дорога пересѣкаетъ 2 невысокихъ перевала, въ дожди сильно распускается.

Дорога Ханатунь—Тунхашима-тунь, длиною 28 верстъ, на первыхъ 19 верстахъ идетъ по мѣстности холмистой, пересѣкая на 8-й верстѣ топкое мѣсто въ дожди; далѣе мѣстность ровная и воздѣланная.

Дорога Та-цзя-гоу—Лошагоу, длиною около 35 верстъ, все время идетъ лощинами, пересѣкая сѣверную часть возвышеннаго водораздѣла между рр. Има-хэ и Муши-хэ.

Дорога Лошагоу — Шан-кэр-ди-си и далѣе въ бродъ черезъ р. Муши-хэ на г. Гиринъ идетъ по равнинѣ праваго берега р. Муши-хэ и лѣваго р. Сунгари (всего до г. Гиринъ около 200 верстъ).

Дорога Гиринъ — Кайшентунь — Ханатунь, длиною около 110 верстъ, составляетъ параллельный и кружный участокъ; идетъ на протяженіи первыхъ 34 верстъ по небольшимъ горамъ съ суглинистымъ грунтомъ; на остальномъ протяженіи пересѣкаетъ нѣсколько нетрудныхъ переваловъ; вообще же, не представляя ни одного воднаго препятствія, эта дорога однако въ дожди сильно портится и тогда трудно проходима.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) У д. Мяо-линъ (7-я верста)—крутой перевалъ Мяо-линъ, поросшій дубовымъ лѣсомъ. Восточный скатъ крутъ, мѣстами идетъ уступами.

2) Не доходя до д. Дьяолинъ (10-я верста), короткій крутой перевалъ.

3) На 51-й верстѣ—перевалъ Тумынза-линъ (50 саж., высота относительная, д. Хюпючанъ), восточный скатъ короткій, крутой, западный отложе.

4) Западнѣе д. Мудидьянъ (63-я верста) — перевалъ съ крутымъ восточнымъ скатомъ, пологимъ западнымъ.

5) На 71-й и 75-й верстахъ—еще 2 незначительныхъ перевала.

6) Между 98-й и 100-й верстами—довольно высокій перевалъ съ крутымъ южнымъ скатомъ и болѣе пологимъ сѣвернымъ.

7) На 98-й верстѣ (д. Ліишуандза) въ дожди образуется топь, трудно проходимая колеснымъ обозомъ.

Дорога Хюпючанъ—Инченза, длиною 57 верстъ, отдѣляется отъ предыдущей дороги у д. Хюпючанъ, идетъ по мѣстности сильно холмистой и затруднительна для артиллеріи и обозовъ, особенно въ періодъ дождей.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія: 1) На первыхъ 6 верстахъ дорога идетъ долиной р. Аулун-хэ и въ дожди на этомъ участкѣ непроходима: бродъ неглубокій, но топкій.

2) Между 6-й и 37-й верстами—5 высокихъ переваловъ при крутыхъ подъемахъ и спускахъ.

3) На 49-й верстѣ—перевалъ Патао-линъ очень длинный (4½ версты) и абсолютная высота 139 саж. съ крутыми подъемомъ и спускомъ. Не доходя до этого перевала, дорога идетъ хребтомъ высокимъ, узкимъ, съ глубокими, почти обрывистыми лощинами по бокамъ.

Дорога Лошагоу—Кунсин-лун-шау-гоу—Шанхованъ и далѣе на г. Гиринъ (длиною около 140 верстъ) идетъ по мѣстности главнымъ образомъ всхолмленной.

Дорога Гиринъ—Тао-лай-чжоу—Бодунэ (по правому берегу р. Сунгари), длиною около 270 верстъ. Отъ д. Фатахамынъ же дорога идетъ по мѣстности открытой, возвышенной, воздѣланной восточнѣе желѣзной дороги и съ преобладаніемъ степного характера западнѣе ея. На большей части этого послѣдняго участка дорога пересѣкаетъ песчаные барханы.

На участкѣ между дд. Ван-фа-тунъ и Ши-цзя-цза (около 52 верстъ) путь идетъ по двумъ направленіямъ, изъ которыхъ южное нынѣ заброшено, и движеніе обоза происходитъ по сѣверному.

Особыхъ препятствій на дорогѣ нѣтъ, кромѣ нѣсколькихъ овраговъ между Сіусуйдянцза и Яо-коу-цза.

Важнѣйшіе населенные пункты—на участкѣ Гиринъ—Фатахамынъ.

Остальные болѣе значительные пункты по дорогѣ имѣютъ по 1½—2½ тыс. жителей, а именно: Сіусуйдянцза (107-я верста), Монго-чжанъ (129-я верста), Тао-лай-чжоу (161-я верста), У-цзя-чжанъ (187-я верста), Сан-чжанъ (199-я верста).

МАРШРУТЪ № 8.

Куан-чен-цзы — Харбинъ.

Дорога Куан-чен-цзы—Лошагоу—Харбинъ, длиною 257 верстъ, составляетъ продолженіе дороги изъ г. Мукденъ, идетъ по мѣстности волнистой и на участкѣ Куан-чен-цзы—Лошагоу въ дожди неудобна для движенія, такъ какъ проложена частью по низинамъ, частью по подъемамъ и спускамъ; далѣе дорога до р. Лялин-хэ хороша, а затѣмъ до г. Харбинъ сильно разъѣзжена, колеиста и въ дождь очень грязна.

Вообще же, въ сухое время года дорога удобна для движенія войскъ и обозовъ. Размѣщеніе подъ крышей возможно для большихъ силъ лишь въ болѣе населенныхъ пунктахъ. Довольствіе на мѣстныя средства только при заблаговременной организаціи сбора. Воды достаточно *).

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) У г. Куан-чен-цзы дорога переходитъ р. Итун-хэ по хорошему большому деревянному мосту на сваяхъ; ширина рѣки 10—15 саж., глубина допускаетъ переправу въ бродъ.

2) У желѣзнодорожной ст. Іоманъ дорога пересѣкаетъ р. Има-хэ по мосту, приспособленному для движенія грузовъ; ширина рѣки 20 саж., глубина допускаетъ переправу въ бродъ.

3) У пос. Лошагоу—переправа на паромѣ черезъ р. Сунгари (см. описаніе р. Сунгари).

4) Отъ р. Сунгари на протяженіи 6 верстъ въ сторону ст. Таолай-чжоу дорога идетъ Сунгарійской низиной, но вплоть до р. Лялин-хэ удобной для движенія; р. Лялин-хэ пересѣкается по парому у д. Чуэршанъ.

5) Отъ г. Шуанченпу до оврага Цайдягоу мѣстность ровная, густо заселена, дорога сильно колеиста и въ дождь очень грязна.

6) На 228-й верстѣ, между дд. Сенхончи-сантунъ и Пандягоу—падь Цайдягоу (Нанчензагоу); ширина ручья всего 5—6 шаговъ, глубина 2—3 фута; долина имѣетъ видъ глубокаго болотистаго оврага, проходимаго только въ рѣдкихъ мѣстахъ.

7) За оврагомъ Цайдягоу мѣстность становится волнистой.

8) На 248-й верстѣ, передъ д. Као-шан-тунъ, дорога пересѣкаетъ топкій логъ Мадягоу.

---

*) Параллельно названной дорогѣ въ раіонѣ, шириною 50 верстъ, найдены еще 3 дороги, какъ выяснила полевая поѣздка офицеровъ генеральнаго штаба Пріамурскаго воен. окр. 1903 г., производившаяся на направленіи Тѣлинъ—Харбинъ.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
—	Гор. Куан-чен-цзы (Чанъ-чунь)	—	70,000	—	—
50	Мѣст. Чи-да-чен-цза	—	2,000	—	—
164	„ Ши-та-чен-цза	200	3,500	—	—
208	Гор. Суанченпу (Шуанченпу).	—	24,123	677	1,403

Дорога Куан-чен-цзы—Уцзя-чжанъ—Суанченпу, длиною около 220 верстъ, отъ г. Куан-чен-цзы до г. Лун-уанъ представляетъ большую дорогу, ведущую лѣвымъ берегомъ р. Итун-хэ, а далѣе черезъ г. Уцзячжанъ до г. Суанченпу—бойкій трактъ съ оживленнымъ торговымъ движеніемъ.

Вообще вся дорога должна быть признана удобной для движенія войскъ и обозовъ.

Расквартированіе возможно лишь мѣстами около большихъ пунктовъ, малыхъ отрядовъ — повсюду; довольствіе на мѣстныя средства возможно при заблаговременномъ сборѣ запасовъ. Воды достаточно.

Отъ г. Куан-чен-цзы идетъ также дорога на г. Лун-уанъ правымъ берегомъ р. Итун-хэ, менѣе проѣзжая въ сравненіи съ предыдущей.

Важнѣйшія препятствія:

1) У д. Чин-шань-коу—паромная переправа черезъ р. Сунгари; паромъ изъ 1 большой шаланды (продолжительность движенія въ оба конца 2—3 часа, въ бурную погоду не ходитъ) (см. описаніе р. Сунгари).

2) У д. Хуай-эръ (Хуа-эръ)—паромъ черезъ р. Лялин-хэ.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
64	Гор. Лун-уанъ (Нун-ань-сянь, Нун-гань-чэнъ) . . .	500	20,000	—	—
128	Мѣст. Као-шан-тунъ	—	2,000	—	—
156	Гор. Уцзя-чжанъ.	—	2,000	—	—
222	„ Суанченпу	—	24,123	677	1,493

Дорога Куан-чен-цзы — Лун-уанъ — Бодунэ (Синъ-чэнъ), длиною

около 190 верстъ, черезъ деревни Хара-хай-чен-цза и Да-чан-цзя-дянъ, есть важнѣйшій путь, соединяющій г. Куан-чен-цзы съ г. Бодунэ.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.
96	Дер. Хара-хай-чен-цза.	—	1,500
186	Гор. Бодунэ (Син-чэнъ).	—	6,070

Дорога Куан-чен-цзы—Хуа-о—Бодунэ (Син-чэнъ), длиною около 200 верстъ, идетъ черезъ мѣст. Ункъ и Фу-лун-ченъ и представляетъ большую дорогу.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.
58	Дер. Ункъ	—	—
110	Мѣст. Фу-лун-ченъ	120	1,700
194	Гор. Бодунэ	—	—

Дорога Лун-уанъ—Ункъ—Дунда-линъ, длиною около 80 верстъ, продолжается далѣе на г. Па-дзя-дза.

Дорога Фу-лун-ченъ—Па-дзя-дза ведетъ черезъ дд. Мон-го-тхунъ и Ши-лун-хэ.

Дорога Па-дзя-дза—Ши-у-ли-ган-цза—Мон-го-тхунъ (около 16 вер.) и далѣе въ Монголію или черезъ д. Хуай-эръ и въ г. Бодунэ (около 160 верстъ).

Дорога Куан-чен-цзы—Ши-у-ли-ган-цза, черезъ м. Шао-го-дэнъ, Сяо-шуан-чен-пу, Чу-ка-шанъ, длиною около 150 верстъ.

Дорога Бодунэ—Суан-ченпу, длиною около 140 верстъ, идетъ по возвышенной сухой мѣстности; въ частности, между р. Лялин-хэ и г. Суан-ченпу—по густо населенному раіону; здѣсь дорога широка, ровна, хорошо наѣзжена.

Вообще же дорога удобна для движенія войскъ и обозовъ. Размѣщеніе подъ крышей возможно лишь около болѣе населенныхъ пунктовъ, малыхъ отрядовъ—повсюду. Довольствіе на мѣстныя средства возможно только при заблаговременномъ сборѣ запасовъ. Воды достаточно.

Важнѣйшее препятствіе—р. Лялин-хэ у д. Падяцзы, шириною 50 саж., глубиною 7—10 футовъ; у самой переправы и выше ея находится большой островъ.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
6	Мѣст. Чан-чун-линъ	—	3,000	—	—
136	Гор. Суанченпу	—	24,123	677	1,493

Дорога кирпичн. заводъ Пауман-ченпу—Лялинцанъ—Учан-тинъ—Ланцай-чжоу, длиною 175 верстъ, до 121-й версты идетъ, главнымъ образомъ, по ровной мѣстности, не пересѣкая ни одного серьезнаго препятствія, кромѣ р. Моню-хэ на 102-й верстѣ; далѣе — мѣстность горно-болотистая. Вообще въ сухое время года дорога удобна для движенія войскъ и обозовъ, но сильно портится въ дожди.

Характерныя особенности дороги и особыя препятствія:

1) Между 1-й и 11-й верстами (д. Фандьяопу) дорога идетъ по возвышенности праваго берега р. Сунгари.

2) Между 11-й и 22-й верстами (д. Ченланчитоу-тунъ)—по прирѣчной низменности, а далѣе до 40-й версты—опять по ровной мѣстности.

3) Между 40-й и 64-й верстами—мѣстность ровная, сильно распускающаяся въ дожди, особенно около г. Суанченпу и между дд. Янленопу и Санхадэнъ (57-я—64-я верста).

4) Отъ д. Санхадэнъ (64-я верста) дорога идетъ обрывомъ долины р. Лялин-хэ.

5) Не доходя 72-й версты, дорога пересѣкаетъ неглубокій оврагъ Тун-я-эргоу.

6) На 100-й верстѣ—р. Пей-ин-хэ, шириною 7 шаговъ, глубиною $^1/_2$ фута, свободно переходима.

7) На 102-й верстѣ — р. Моню-хэ, шириною 60 саж., глубиною 3—10 футовъ; у дороги бродъ, глубиною 3 фута; паромъ шестовой, поднимаетъ сразу 3 повозки, 10 человѣкъ и 10 лошадей.

8) Между 121-й верстой (г. Учанпу) и 135-й верстой (г. Учантинъ) мѣстность гористая; дорога состоитъ изъ ряда подъемовъ и спусковъ; лощины болотисты.

9) Между 135-й верстой (г. Учантинъ) и 175-й верстой (д. Ланцхай-чжоу) дорога часто идетъ между рощами и кустами по ряду подъемовъ и спусковъ, по мѣстности, почти ненаселенной; зимой жители пользуются другой дорогой, сѣвернѣе предыдущей, черезъ дд. Ліудоганъ и Подоганъ; она нѣсколько короче, переваловъ меньше и они положе, но пади болотистѣе.

МАРШРУТЪ № 9.

Гиринъ — Куан-чен-цзы.

Дорога Гиринъ — Тасуихо — Фаннюгоу — Куан-чен-цзы, длиною около 120 верстъ, идетъ по мѣстности волнистой, нѣсколько болѣе пересѣченной на 1-й, 25-й, 58-й, 67-й верстахъ, съ грунтомъ суглинистымъ, не пересѣкая ни одного сколько-нибудь значительнаго препятствія кромѣ р. Има-хэ на 68-й верстѣ. Какъ всѣ большіе тракты съ суглинистымъ грунтомъ, эта дорога въ сухое время изрыта глубокими колеями, а въ дожди представляетъ большую грязь.

Размѣщеніе подъ крышей возможно лишь въ болѣе населенныхъ пунктахъ, малыхъ отрядовъ—повсюду; довольствіе на мѣстныя средства—лишь при организаціи заблаговременнаго сбора запасовъ; воды достаточно.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) На 11-й верстѣ—перевалъ Лоэ-линъ.

2) Между 20-й (д. Тасуихо) и 39-й верстами (д. Яндитоджао), 5 переваловъ съ некрутыми скатами.

3) На 28-й верстѣ—переправа черезъ топкую рѣчку (необходимъ мостъ).

4) Начиная съ 53-й версты (д. Сяпонюхэдза), мѣстность становится гористой, при чемъ горы покрыты дубовыми и орѣховыми кустами, переходящими на 62-й верстѣ въ дубовый лѣсъ, которымъ дорога идетъ на незначительномъ протяженіи.

5) Между 59-й (д. Сяоканза) и 62-й верстами (д. Хышанзуйза) дорога идетъ надъ правымъ берегомъ р. Има-хэ, недоступной здѣсь для перехода въ бродъ—между рѣкой и горами крутыми, мѣстами обрывистыми или скалистыми.

6) На 62-й верстѣ (пройдя д. Хышанзуйза)—переправа черезъ р. Има-хэ (бродъ глубокъ въ періодъ дождей); дно рѣки песчаное, берега отлогіе, песчаные.

7) У д. Янхускоу—крутой подъемъ (около 10 саж. высотою), къ д. Уча-гоу крутой короткій спускъ и, не доѣзжая до д. Фаннюгоу, также не очень крутой перевалъ.

Дорога Гиринъ—Тасуихо—Мадьятаутай—Куан-чен-цзы—длиною около 114 верстъ, до д. Тасуихо имѣетъ участокъ, общій съ предыдущей, а затѣмъ пролегаетъ южнѣе ея. Дорога представляетъ рядъ небольшихъ переваловъ (изъ нихъ труднѣе другихъ на 60-й верстѣ), не пересѣкается сколько-нибудь серьезными препятствіями и въ общемъ должна быть признана удобной для движенія.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) На 11-й верстѣ—перевалъ Лоэ-линъ.

2) На 53-й верстѣ—переправа черезъ р. Чалу-хэ по броду, глубиною 1/2 арш. (въ началѣ іюня 1901 года).

3) На 40-й верстѣ—небольшой подъемъ.

4) На 54-й верстѣ—бродъ черезъ р. Има-хэ, глубиною до дождей 3/4 арш. Восточнѣе р. Има-хэ дорога мѣстами болотиста при глубинѣ болота 3/4 арш.

5) На 60-й верстѣ западнѣе д. Юнхатунь—перевалъ съ крутыми подъемами и спусками, дорога изрѣзана небольшими лощинами.

6) Не доходя 6 верстъ до д. Мадьятаутай, дорогу нѣсколько разъ пересѣкаетъ р. Уха-хэ (берега совсѣмъ отлоги, дно хрящеватое, твердое).

Дорога Тапараху—Хюпючанъ—Яндитоджао, длиною 29 верстъ, соединяетъ дороги Гиринъ—Бодунэ (д. Тапараху), Гиринъ—Куан-чен-цзы (Яндитоджао); идетъ по мѣстности ровной, съ небольшими и нетрудными подъемами, суглинистымъ грунтомъ и не пересѣкаетъ ни одного серьезнаго препятствія.

Дорога Ханатунь—Хышанзуйза—длиною 15 верстъ, соединяетъ дорогу Гиринъ—Куан-чен-цзы (д. Хышанзуйза) съ дорогой Гиринъ—Бодунэ (д. Ханатунь) и вообще удобна для движенія войскъ и обозовъ, но въ дождливое время представляетъ нѣсколько трудно проходимыхъ мѣстъ.

А. Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) Между 7-й и 9-й верстами—довольно высокій перевалъ съ весьма отлогимъ подъемомъ и болѣе крутымъ спускомъ.

2) На 9-й верстѣ долина, въ которой лежитъ д. Ліишуадза, въ дождливое время представляетъ топь, трудно проходимую колеснымъ обозомъ.

3) Между 24-й и 27-й верстами грунтъ болотистый.

4) Между 36-й и 46-й верстами дорога пересѣкаетъ рядъ овраговъ, заливаемыхъ въ половодье.

Б. Важнѣйшіе пункты:

1) На 27-й верстѣ у д. Сахошалинза—каменноугольныя копи.

2) На 34-й верстѣ въ д. Сятеутай—большой общественный хлѣбный магазинъ

МАРШРУТЪ № 10.

Гиринъ—Харбинъ.

Дорога Гиринъ — Фатахамынъ — Ку-юй-шу — Лялин-цанъ — Аже-хэ—Харбинъ, длиною 241 верста, идетъ по мѣстности, главнымъ образомъ, равнинной и пересѣкаетъ:

1) р. Сунгари у д. Мишиходжанъ или въ 4 верстахъ южнѣе м. Улагай;

2) р. Лялин-хэ у д. Ню-тау-санъ. Нѣкоторое затрудненіе для движенія представитъ дорога во время дождей, а вообще она пригодна для движенія всѣхъ родовъ оружія и обозовъ.

Расквартированіе войскъ, особенно небольшихъ силъ (1—2 батаніона съ артиллеріей и кавалеріей), затрудненія не встрѣтитъ. Довольствіе на мѣстныя средства возможно при заблаговременномъ сборѣ продуктовъ. Воды достаточно.

Подробное описаніе. А. Общій характеръ мѣстности, полотно, грунтъ:

1) Изъ г. Гиринъ въ м. Улагай ведутъ двѣ дороги: по правому и по лѣвому берегамъ р. Сунгари. Движеніе совершается обыкновенно по второй дорогѣ, но первая также удобна для движенія войскъ и обозовъ и идетъ по мѣстности, пересѣченной только двумя кряжами Куанды-линза и Чан-линза. Ширина этой дороги 8—12 шаговъ, грунтъ между г. Гиринъ и д. Мишиходжанъ—глинистый, весьма вязкій, далѣе—песчаный.

2) Между м. Улагай и д. Силанхэ (33-я и 54-я версты) грунтъ дороги супесчаный или песчаный, не затрудняющій движенія въ дожди, но въ двухъ верстахъ къ югу отъ д. Сыдядза—суглинистый.

3) Между д. Силанхэ и м. Фатахамынъ (54-я и 77-я версты) мѣстность равнинная, обработанная, густо населенная и открытая, съ широкимъ кругозоромъ, который съ востока замыкается горами съ относительнымъ командованіемъ 50—70 саж., подходящими къ дорогѣ на двѣ версты между дд. Байкитунь и Вандзятунь. Скаты этихъ горъ лѣсисты и мѣстами съ трудомъ доступны для пѣшихъ людей. Ширина дороги 8—10 шаговъ. Грунтъ черноземный, чрезвычайно вязкій; въ дожди движеніе особенно затруднительно между м. Силанхэ и д. Гайхэ, между дд. Тынзы-шань и Яовай-цза лежитъ участокъ глубокаго песку длиною $^3/_4$ версты.

4) Отъ м. Фатахамынъ черезъ г. Ку-юй-шу до г. Лялин-цанъ (180-я верста) дорога представляетъ оживленный торговый трактъ.

5) Отъ г. Лялин-цанъ (180-я верста) до г. Ажехэ (213-я верста) дорога большая, транспортная, сильно разъѣзжена, лѣтомъ очень грязна, особенно при переѣздахъ черезъ ручьи; мѣстность по сторонамъ густо населена и воздѣлана.

6) Между гг. Ажехэ и Харбинъ дорога не особенно разъѣзжена, пересѣкаетъ рядъ увaловъ и падей между ними; увалы пологи и не высоки; пади не широки и болотисты; на днѣ падей—небольшіе ручьи, раздувающіеся въ дожди; при этомъ глинистое дно ручьевъ и ихъ болотистые берега сильно затрудняютъ переходъ черезъ нихъ (изъ г. Лялин-цанъ можно также двинуться въ г. Харбинъ по проселку черезъ д. Сефаншинъ).

Б. Дефиле (воды, болота, горы, лѣса):

1) Между г. Гиринъ и м. Улагай (30-я верста) дорога пересѣкаетъ р. Сунгари или у д. Мишиходжанъ (7-я верста) или въ 4 верстахъ южнѣе м. Улагай. У д. Мишиходжанъ ширина рѣки, при уровнѣ воды выше нормальнаго, 100—120 саж.; въ низкую воду 80 саж.; глубина до 5 футовъ; дно каменистое; командуетъ правый берегъ, обладающій достаточнымъ числомъ пологихъ спусковъ; лѣвый берегъ представляетъ пологую отмель, покрытую крупной галькой и камнями; переправа на паромѣ (см. описаніе р. Сунгари).

2) На томъ же участкѣ—перевалы черезъ горы Куандылинза и Чанлинза. Оба эти кряжа при дорогѣ небольшой высоты, не круты и перевалы черезъ нихъ затрудненій не представляютъ; сравнительно круче подъемъ на перевалъ Чанлинза, длиною $1^1/_2$ версты.

3) Не доходя до д. Датунь (15-я верста), дорога пересѣкаетъ р. Маню-хэ, а у д. Ябатунь (26-я верста)— р. Яба-хэ. Обѣ рѣки переходимы въ бродъ, глубиною первая—3 фута, вторая—$3^1/_2$ фута; дно твердое, каменистое, спуски пологи.

4) Р. Сыдядза-хэ (47-я верста) у д. Сыдядза, шириною около 30 саж., въ сухое время переходима въ бродъ, при глубинѣ брода $2^1/_2$ фута; дно твердое, каменистое, спуски хороши. При уровнѣ воды выше средняго переправа черезъ эту рѣку производится на паромѣ изъ 2 лодокъ съ подъемною силою болѣе 400 пудовъ (во время переправы партіи полевой поѣздки 1901 года паромъ свободно поднялъ 30 человѣкъ, 18 лошадей и одну сильно нагруженную двуколку. Переправа туда и обратно занимаетъ 1 ч.—1 ч. 20 м.).

5) У южной окраины м. Силанхэ (53-я верста) дорога пересѣкаетъ ручей, переходимый въ бродъ.

6) Кромѣ приведенныхъ препятствій, дорога пересѣкаетъ еще нѣсколько незначительныхъ ручьевъ, съ трудно проходимыми долинами для конныхъ въ дождливое время. Переправы—мостовыя, заливаются послѣ ливней иногда слоемъ воды по грудь человѣку, но черезъ нѣсколько часовъ хорошей погоды ручей начинаетъ входить въ свои берега, а черезъ 2—3 дня совершенно пересыхаетъ.

7) У д. Ню-тау-санъ (170-я верста)—переправа на паромѣ черезъ р. Лялин-хэ (ширина 80—100 саж., глубина 12 футовъ).

8) Между гг. Лялин-цанъ и Ажехэ дорога пересѣкаетъ 8 небольшихъ ручьевъ, которые своимъ болотистымъ теченіемъ затрудняютъ движеніе, особенно р. Эрдахэза.

9) Въ 8 и 14 верстахъ западнѣе г. Аже-хэ—пади съ болотистыми ручьями; изъ нихъ первый ручей (въ 8 верстахъ отъ г. Аже-хэ) въ дожди можетъ представить серьезное затрудненіе.

10) Не доходя 3 верстъ до г. Старый Харбинъ, русло небольшого ручья образуетъ топь.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
7	Дер. Мишиходжанъ	80	900	100	—
8	„ Бей-дян-цза.	20	70	2	10
10	„ Шанъ-цянъ.	10	40	12	10
11	„ Пао-цза-я.	70	250	40	50
14	„ Лалогай	12	100	7	40
15	„ Датунь.	50	120	30	60
21	„ Додявайцза.	10	200	—	40
24	„ Чингоузанъ (Данъ или Цзинъ-чжи-чжанъ) .	100	300	6	100
26	„ Ябатунь	30	200	60	40
30—32	„ Улагай	250	3,500	200	30
37	„ Лу-тунъ	30	500	4	10
40	„ Ваньцзатунь	100	500	50	40
45	„ Сенъядза	80	500	100	—
47	„ Сыдядза	30	170	15	26
49	„ Ганза.	12	80	6	3
53	„ Силанхэ	200	2,000	60	50
55	„ Щуланходжанъ.	60	400	60	30
57½	„ Шуанъ-ин-тунь (Вын-тунъ)	60	900	40	30
62½	„ Гайхэ	150	160	40	67
64½	„ Да-бай-ти-тунъ (Байки-тунъ)	200	1,000	60	50
67½	„ Ган-цза (Танзышань) . .	40	150	10	30
69½	„ Яовайцза.	100	500	20	50
70½	„ Си-гуа-цзя-цза (Сикутяза)	30	300	20	40
71½	„ Да-хуан-го (Тахангоу). .	70	300	75	60
73	„ Щи-ли-тэ-цза.	10	60	25	20
76½	„ Фатахамынъ	80	500	20	200
128	„ Ку-юй-шу.	—	15,500	—	—
180	„ Лялинцанъ	—	2,087	212	100
213	„ Аже-хэ.	—	31,345	400	800

Дорога Гиринъ—Сы-хэ-чуанъ—Лялинцанъ, длиною свыше 180 верстъ, представляетъ большой трактъ и можетъ служить параллельной относительно участка предыдущей дороги. Она пересѣкаетъ р. Лялин-хэ по парому у д. Коу-цзя-чуан-коу (ширина рѣки 80—100 саженъ, глубина 5—7 футовъ, дно тинистое, лѣвый берегъ обрывистый).

Дорога Сы-хэ-чуанъ—Учантинъ или Учанпу длиною 16 верстъ до г. Учантинъ и 10 верстъ до г. Учанпу и пересѣкаетъ р. Лялин-хэ по парому у д. Мацзя-чуан-коу.

Дорога Аже-хэ—Кундіашинъ, длиною 34 версты, выводитъ къ переправѣ черезъ р. Сунгари у д. Кундіашинъ на дорогѣ въ г. Хуланъ-чэнъ; идетъ по мѣстности совершенно ровной, густо населенной, съ твердымъ грунтомъ.

Дорога пересѣкаетъ на 8-й верстѣ р. Аже-хэ, шириною 8 саж., глубиною 4—7 футовъ, по небольшому парому на шестахъ. Остальные ручьи, пересѣкаемые дорогой, незначительны и легко переходимы въ бродъ.

Дорога Далинъ—Ицзя-дянъ, длиною около 35 верстъ, соединяетъ направленія Гиринъ—Харбинъ и Бодунэ—Харбинъ.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.
—	Мѣст. Далинъ	—	1,500
36	„ Пахао	—	1,300

Дорога Ку-юй-шу—Чанъ-чун-линъ, черезъ мѣст. Ши-та-чен-цза и дер. Ти-чанъ, длиною около 145 верстъ, соединяетъ направленіе Гиринъ—Харбинъ и Бодунэ—Харбинъ.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.
—	Гор. Ку-юй-шу	—	15,000
50	Мѣст. Ши-та-чен-цза	200	3,500
74	„ Ю-шу-гоу	—	2,200
104	„ Тичанъ.	100	2,000
144	„ Чинчунлинъ	—	3,000

Дорога Далинъ—Учантинъ, длиною 42 версты, отдѣляется отъ направленія Гиринъ—Харбинъ и, пересѣкая р. Лялин-хэ, направляется на гор. Учантинъ.

Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.
—	Мѣст. Далинъ	—	1,500
26	„ Сы-хэ-чуанъ	—	1,500
42	Гор. Учантинъ	—	5,000

Дорога Ку-юй-шу—Ту-тяо-цза, длиною 42 версты, соединяетъ направленіе Гиринъ—Харбинъ съ гор. Шан-хэ-тунъ.

Дорога Чин-шан-пу—И-цзя-дянъ, длиною около 160 верстъ, отходитъ отъ направленія Гиринъ—Харбинъ у дер. Ню-тау-санъ и идетъ правымъ берегомъ р. Лялин-хэ, связывая ея переправы.

VI.

Маршруты и описанія путей изъ Сѣверной Маньчжуріи: а) въ Южную, б) къ границамъ Кореи (Ціосенъ) и в) во Внутренній Китай.

МАРШРУТЪ № 1.

Гиринъ—И-тун-чжоу—Хэр-су—Кай-юань-сянь—Тѣлинъ—Мукденъ—Ляоян-чжоу — Хай-чэнъ — Гай-чжоу — Фу-чжоу — ст. Пу-лан-дянь—Цзинь-чжоу—Портъ-Артуръ—около 650 верстъ.

По этому маршруту идетъ, такъ называемая, мандаринская дорога, которая отъ остальныхъ дорогъ отличается только шириною и постоянствомъ своего направленія.

Ширина дороги въ среднемъ не менѣе 10 саж., а мѣстами она достигаетъ 25—40 саженъ; такая излишняя ширина дороги не даетъ почти никакихъ особенныхъ удобствъ движенія, ибо ширина наѣзженной полосы не болѣе 2—3 саженъ, рѣдко достигаетъ 5 саженъ, а остальная часть полотна дороги находится обыкновенно въ такомъ отвратительномъ состояніи, что скорѣе можно предпочесть движеніе прямо по вспаханному полю; наѣзженная полоса идетъ всегда очень извилисто, что сильно удлиняетъ путь; двигаться можно только узкимъ фронтомъ, отдѣленіями или рядами въ пѣхотѣ, по три въ кавалеріи и въ одно орудіе въ артиллеріи; лишь на нѣкоторыхъ, болѣе удобныхъ, участкахъ дороги можно двигаться болѣе широкимъ фронтомъ *).

Отъ И-тун-чжоу до г. Кай-юань-сяня (около 130 верстъ) дорога идетъ по мѣстности холмистой; съ правой стороны дороги, въ нѣсколькихъ верстахъ отъ нея, тянется невысокій горный кряжъ, хребетъ Бэй-линъ, а съ лѣвой—къ дорогѣ подходятъ отроги главнаго водораздѣльнаго кряжа (хребетъ Ша-му-шань), которые въ нѣсколькихъ мѣстахъ пересѣкаютъ ее, образуя небольшіе перевалы; эти перевалы представляютъ весьма ничтожное препятствіе для движенія, да и то исключительно во время распутицы; вообще мѣстность на этомъ участкѣ пересѣченная, закрытая, весьма удобная для производства засадъ и нечаянныхъ нападеній, почему требуется весьма бдительное охраненіе отряда въ время движенія и отдыха.

У с. И-тун-чжоу дорогу пересѣкаетъ верхнее теченіе р. И-тун-хэ; далѣе до с. Хэр-су дорога пересѣкается во многихъ мѣстахъ мелкими правыми притоками р. Дун-ляо-хэ, а у с. Хэр-су верхнимъ теченіемъ этой рѣки; здѣсь имѣется позиція, длиною около 4 вер., фронтомъ на юго-западъ и сѣверо-востокъ; обстрѣлъ съ позиціи очень хорошъ, но фланги ея не обезпечены.

У с. Хо-ши-лин-цзы дорогу пересѣкаетъ незначительный лѣвый притокъ р. Дун-ляо-хэ; нѣсколько южнѣе этого пункта, на перевалѣ, имѣется позиція, длиною около $1^1/_2$ версты, фронтомъ на юго-западъ, съ хорошимъ обстрѣломъ и слабыми флангами.

---

*) Мосты на мандаринской дорогѣ почти всюду разрушены и нигдѣ не поддерживаются.

Далѣе дорога выходитъ въ долину р. Тун-хэ и этой долиной идетъ до г. Кай-юань-сяня, пересѣкая рѣку нѣсколько разъ; въ 5—6 вер. къ сѣверо-востоку отъ города дорога выходитъ на Кай-юань-сяньскую равнину, которая составляетъ отвѣтвленіе центральной равнины.

На всемъ описываемомъ участкѣ дорога проходитъ въ 8—10 верстахъ къ востоку отъ линіи Китайской-Восточной желѣзной дороги.

Всѣ указанныя выше рѣки проходимы въ бродъ и представляютъ нѣкоторое препятствіе для движенія лишь въ періодъ дождей.

Отъ г. Кай-юань-сяня до г. Тѣлина (35 вер.) въ общемъ характеръ мѣстности остается тотъ же; дорога пересѣкаетъ оконечности отроговъ главнаго водораздѣльнаго кряжа (хребетъ Гу-шань), упирающихся въ р. Ляо-хэ; холмистая полоса, по которой проходитъ дорога, служитъ какъ бы связующимъ звеномъ между нагорьями Ляодуна и Ляоси.

Къ югу отъ г. Кай-юань-сяня дорога пересѣкаетъ р. Цин-хэ, далѣе—нѣсколько незначительныхъ притоковъ р. Ляо-хэ, а къ сѣверу отъ г. Тѣлина—р. Чай-хэ; всѣ эти рѣки проходимы въ бродъ и представляютъ препятствіе для движенія лишь въ періодъ дождей. Близъ с. Шань-тоу-пу дорога приближается къ р. Ляо-хэ, къ которой она какъ бы притиснута отрогами горъ; на всемъ участкѣ отъ этого пункта до г. Тѣлина дорога не отходитъ отъ р. Ляо-хэ далѣе 2—4 верстъ *).

Желѣзнодорожную линію дорога пересѣкаетъ два раза близъ с. Ша-хэ-цзы и далѣе идетъ въ самомъ близкомъ разстояніи отъ желѣзнодорожнаго полотна.

Отъ г. Тѣлина до г. Гай-чжоу (250 верстъ) дорога идетъ вдоль восточной окраины центральной равнины; вправо отъ дороги разстилается обширная равнина, а съ лѣвой стороны подступаютъ къ дорогѣ отроги горныхъ системъ нагорья Ляодунъ; нѣкоторые изъ этихъ отроговъ, въ видѣ невысокихъ холмистыхъ кряжей, пересѣкаютъ дорогу, образуя небольшіе перевалы, иногда едва замѣтные. Вообще, характеръ мѣстности вдоль дороги равнинный, открытый; эта мѣстность весьма удобна для передвиженій и дѣйствій войскъ значительными массами.

Дорогу пересѣкаетъ очень много рѣкъ и ручьевъ, которые всѣ проходимы въ бродъ; изъ нихъ только рѣка Хунь-хэ, къ югу отъ г. Мукдена, и р. Тай-цзы-хэ, къ сѣверу отъ г. Ляоян-чжоу, представляютъ довольно серьезныя препятствія для движенія даже въ сухое время года, а въ періодъ дождей онѣ обращаются въ трудно одолимую преграду; остальныя пересѣкающія дорогу рѣки въ сухое время

*) Такимъ образомъ р. Ляо-хэ въ связи съ подходящими съ востока невысокими горами образуетъ у г. Тѣлина, на протяженіи 10 верстъ, дефиле шириною въ 3 версты.

стоятъ почти безъ воды, но въ періодъ дождей и онѣ представляютъ довольно серьезное препятствіе для движенія *).

На всемъ протяженіи отъ г. Тѣлина до г. Ляоян-чжоу хорошихъ позицій для боя нѣтъ; южнѣе г. Ляоян-чжоу имѣются позиціи: у с. Ань-шань-чжань, у г. Хай-чэна, у с. Пу-дун-тунь (сѣвернѣе станціи Ла-ши-цяо) и у г. Гай-чжоу.

Позиція у с. Ань-шань-чжань около 6 верстъ длины; фронтъ ея на югъ или на сѣверъ, но первый фронтъ значительно сильнѣе; она командуетъ всей окружающей ее мѣстностью на громадное разстояніе, что даетъ ей прекрасный обстрѣлъ.

Слабыя стороны этой позиціи: а) затруднительность перехода въ наступленіе (пассивность); б) легкость обхода западнаго фланга; в) слишкомъ малая глубина позиціи и г) затруднительность отступленія.

Позиція у г. Хай-чэна тоже довольно сильна, хотя значительно короче (около 2 верстъ) и слабѣе предыдущей; фронтъ ея — на сѣверъ.

Позиція у с. Пу-дун-тунь (сѣвернѣе станціи Да-ши-цяо) имѣетъ два фронта: на югъ, длиною около 3 верстъ, и на западъ, около 5—6 верстъ; второй фронтъ, особенно правый флангъ его, наиболѣе сильные.

Описываемый участокъ дороги, на всемъ протяженіи отъ г. Тѣлина до г. Гай-чжоу, отходитъ отъ желѣзнодорожной линіи не далѣе 2—3 верстъ и во многихъ мѣстахъ пересѣкается ею.

У г. Гай-чжоу, на окружающихъ его высотахъ, имѣется цѣлый рядъ позицій, изъ которыхъ наиболѣе сильны: а) къ сѣверу отъ города, фронтомъ на югъ, и б) къ сѣверо-востоку отъ города, фронтомъ на сѣверо-востокъ.

Отъ г. Гай-чжоу до г. Портъ-Артура (235 вер.) дорога идетъ вдоль восточнаго побережья Ляодунскаго залива, не далѣе 10—12 верстъ отъ него, по прибрежной равнинѣ, всхолмленной многочисленными отрогами главнаго водораздѣльнаго кряжа. Характеръ мѣстности холмистый, сильно пересѣченный.

Дорогу пересѣкаютъ многочисленные ручьи и рѣки, впадающіе въ Ляодунскій заливъ; изъ нихъ наиболѣе серьезное препятствіе для движенія представляетъ р. Фу-чжоу-хэ, хотя и она въ сухое время почти пересыхаетъ.

Отъ г. Сюне-чэна до ст. Пу-лан-дянь идетъ довольно хорошая дорога вдоль линіи желѣзной дороги; этотъ путь удобнѣе для движенія и нѣсколько короче, чѣмъ описываемая мандаринская дорога, идущая черезъ г. Фу-чжоу. Мандаринская дорога до г. Сюне-чэна

---

*) Отъ г. Ляоян-чжоу идетъ черезъ Ню-чжуанъ хорошая дорога на г. Инкоу (100 вер.) по мѣстности ровной, обладающей крайне слабыми оборонительными свойствами.

Г. Хай-чэнъ также связанъ непосредственно двумя дорогами съ Инкоу (41—43 вв.), пролегающими по равнинѣ, довольно густо заселенной.

идетъ рядомъ съ желѣзной дорогой, а затѣмъ отходитъ отъ нея, и у г. Фу-чжоу разстояніе между ними болѣе 20 верстъ; у ст. Пу-ландянь онѣ опять сходятся.

На описываемомъ участкѣ дороги, въ предѣлахъ Мукденской провинціи, нѣтъ хорошихъ позицій для значительныхъ отрядовъ; есть только нѣсколько довольно слабыхъ аріергардныхъ позицій для небольшихъ отрядовъ.

Вдоль описаннаго пути, почти на всемъ его протяженіи, имѣется довольно много проселочныхъ дорогъ, изъ которыхъ можно составить маршруты для боковыхъ колоннъ.

МАРШРУТЪ № 2.

Куан-чэн-цзы — Хуай-дэ-сянь — Фын-хуа-сянь — Чан-ту-фу — Ма-чэн-тай — Гу-цзя-цзы — Тѣлинъ — Мукденъ — Ляоян-чжоу — Ню-чжуанъ — Ин-коу — Гай-чжоу — станція Пу-лан-дянь — Цзинь-чжоу — Портъ-Артуръ — около 730 верстъ.

Весь этотъ путь идетъ частью по наѣзженнымъ трактамъ, частью по проселкамъ.

Ширина дороги въ среднемъ около 3—5 саж.

Отъ г. Хуай-дэ-сянь до с. Ма-чэн-тай (около 150 верстъ) дорога идетъ по мѣстности равнинной, но слегка всхолмленной отрогами хребта Бэй-линъ, которые, пересѣкая дорогу, образуютъ позиціи: 1) у с. Пин-лин-шань, 2) къ югу отъ г. Фын-хуа-сянь, 3) у с. Сань-шоу-цзы, 4) у с. Яо-цяо-цзы, 5) у с. Лю-шу-тай, 6) у с. Син-лун-чжуанъ и 7) у с. Ма-чэн-тай; каждая изъ этихъ позицій можетъ быть занята отрядомъ изъ 2—3 полковъ пѣхоты съ артиллеріей; всѣ позиціи сравнительно очень слабы, особенно на флангахъ; фронтъ ихъ на югъ, а у с. Син-лун-чжуанъ—на югъ и на сѣверъ.

Всѣ эти холмистые кряжи и многочисленные пересѣкающіе дорогу ручьи и рѣки очень мало затрудняютъ движеніе по дорогѣ; только въ періодъ дождей они могутъ нѣсколько замедлить и затруднить движеніе.

На всемъ описываемомъ участкѣ дорога идетъ по мѣстности плодородной, густо населенной, открытой, хотя и пересѣченной.

Желѣзнодорожная линія пересѣкаетъ дорогу у с. Ма-чэн-тай, а на всемъ остальномъ протяженіи идетъ отъ нея не далѣе 10—15 верстъ. Въ виду всего этого, описываемому пути отъ г. Хуай-дэ-сянь до с. Ма-чэн-тай и продолженію его до г. Кай-юань-сяня нужно отдать полное предпочтеніе передъ параллельнымъ ему участкомъ описанной выше мандаринской дороги отъ г. И-тун-чжоу до г. Кай-юань-сяня; нѣсколько большая длина перваго пути съ избыткомъ вознаграждается удобствами движенія, расквартированія и продовольствія.

Отъ с. Ма-чэн-тай до г. Тѣлина (около 50 верстъ)—одинъ изъ худшихъ участковъ дороги.

Отъ с. Ма-чэн-тай дорога идетъ по равнинѣ до с. Гу-цзя-цзы, а отсюда до г. Тѣлина по сильно всхолмленному лѣвому берегу р. Ляо-хэ. Въ сухое время она не представляетъ серьезныхъ затрудненій для движенія, но во время дождей лучше обойти этотъ участокъ и двигаться отъ с. Ма-чэн-тай на г. Кай-юань-сянь и далѣе до г. Тѣлина по мандаринской дорогѣ.

Отъ г. Тѣлина до г. Гай-чжоу (около 290 верстъ) дорога идетъ по центральной равнинѣ; здѣсь единственнымъ препятствіемъ для

движенія могутъ служить лишь многочисленные рѣки, ручьи и канавы, пересѣкающіе дорогу.

Въ сухое время всѣ они, въ томъ числѣ р. Хунь-хэ и р. Тай-цзы-хэ, могутъ лишь нѣсколько затруднить и замедлить движеніе, но въ періодъ дождей здѣсь встрѣтятся серьезныя препятствія, особенно въ двухъ названныхъ рѣкахъ.

Отъ г. Тѣлина дорога идетъ правѣе желѣзнодорожной линіи въ самомъ близкомъ отъ нея разстояніи; не доходя 18 верстъ до станціи Мукденъ (кружное направленіе), дорога пересѣкаетъ ее и направляется прямо на г. Мукденъ.

Отъ г. Мукдена дорога идетъ на юго-западъ по правому берегу р. Хунь-хэ, которую пересѣкаетъ у д. Ма-цзя-пу, гдѣ находится временный желѣзнодорожный мостъ; отсюда до г. Ляоян-чжоу идетъ дорога въ 5—7 верстахъ правѣе желѣзнодорожной линіи и пересѣкаетъ р. Тай-цзы-хэ у этого пункта.

Отъ г. Ляоян-чжоу дорога идетъ на м. Тун-во-пэнъ, г. Нючжуанъ и г. Ин-коу, постепенно отходя вправо отъ магистрали Китайской-Восточной желѣзной дороги на разстояніе до 20 верстъ; большое преимущество этого участка дороги то, что онъ, обходя западные фланги позицій у с. Ань-шань-чжань, г. Хай-чэна и с. Пудун-тунь, выходитъ къ г. Ин-коу, весьма важному стратегическому пункту.

Отъ г. Ин-коу до г. Гай-чжоу дорога идетъ по низменному побережью Ляодунскаго залива; въ періодъ дождей почти весь этотъ участокъ дороги заливается водой и движеніе по нему сопряжено съ большими затрудненіями.

Отъ г. Гай-чжоу до ст. Пу-лан-дянь (около 130 верстъ) дорога идетъ по мѣстности гористой, сильно пересѣченной, закрытой; здѣсь встрѣчается очень много мѣстъ, удобныхъ для устройства засадъ, почему должны быть принимаемы самыя строгія мѣры охраненія, какъ во время движенія, такъ и на отдыхѣ. Изъ г. Гай-чжоу дорога идетъ на юго-востокъ до с. Ляо-ѣ-мяо, а здѣсь поворачиваетъ на юго-западъ и такъ идетъ до ст. Пу-лан-дянь; отъ ст. Ван-цзя-линъ дорога идетъ вдоль желѣзнодорожной линіи и нѣсколько разъ пересѣкается ею. Хотя на описываемомъ участкѣ дорога пересѣкаетъ нѣсколько небольшихъ переваловъ, но она тѣмъ не менѣе даже въ періодъ дождей вполнѣ удобна для движенія всѣхъ родовъ оружія и обозовъ.

Описанный путь на участкахъ: Хуай-дэ-сянь—Ма-чэн-тай и Ляоян-чжоу—Ин-коу — Гай-чжоу носитъ постоянный характеръ хорошо наѣзженныхъ трактовъ; на всемъ остальномъ протяженіи нами указаны лишь наиболѣе удобные пути изъ числа обрекогносцированныхъ; здѣсь маршрутъ между главными пунктами можетъ сильно варіироваться, такъ какъ въ указанномъ направленіи дорогъ довольно много.

МАРШРУТЪ № 3.

Гиринъ—Итун-чжоу—Мукденъ (съ отвѣтвленіями).

Гиринъ—Тасуихо—Итун-чжоу—Хэрсумынь и далѣе на Мукденъ, длиною 177 верстъ, представляетъ большую мандаринскую дорогу, идетъ по цѣлому ряду невысокихъ хребтовъ съ нетрудными подъемами и спусками съ черноземнымъ грунтомъ и очень тяжела для двуколокъ: въ сухое время вслѣдствіе огромныхъ кочекъ и ухабовъ, а въ дожди—вслѣдствіе порчи полотна.

Болѣе значительныя водныя препятствія, не переходимыя въ бродъ послѣ дождей: у д. Имаджанъ (р. Има-хэ) на 64-й верстѣ и у г. Хэрсумынь (р. Тунъ-ляо-хэ) въ концѣ пути.

Вообще же дорога доступна для движенія войскъ и обозовъ, но безусловно тяжела для форсированныхъ маршей.

Размѣщеніе подъ крышей возможно лишь въ болѣе населенныхъ пунктахъ; малыхъ отрядовъ—повсюду; довольствіе на мѣстныя средства—лишь при организаціи заблаговременнаго сбора запасовъ. Воды по пути достаточно.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) На 11-й верстѣ пересѣкаетъ перевалъ Лоэлинъ.

2) На 20-й верстѣ—р. Та-суи-хэ съ глубиной брода $^1/_2$ аршина (начало іюля 1901 г.).

3) На 27-й верстѣ—р. Сутун-хэ при такой же глубинѣ брода.

4) На 38-й верстѣ—р. Илачи-хэ съ глубиной брода выше брюха лошади; въ дожди рѣка заливаетъ дорогу до глубины 1 арш.

5) На 53-й верстѣ—р. Чалу-хэ, переходимая въ бродъ, но въ половодье переправа на паромѣ; для пѣшеходовъ мостъ.

6) На 64-й верстѣ—р. Има-хэ у д. Имаджанъ; р. Има-хэ переходима въ бродъ, кромѣ времени дождей (уровень воды быстро измѣняется, такъ 6-го іюля 1901 года глубина была выше лошади, 7-го спала до 1 арш., а 8-го поднялась до $2^1/_2$ арш.). Паромъ сѣвернѣе (вправо) отъ дороги; у парома пристани нѣтъ, такъ что двуколки приходится спускать съ высоты въ 1 арш.

7) У д. Шуан-янъ—р. Шуан-ян-хэ, переходимая въ бродъ.

8) Не доходя до д. Имаджанъ (Имаджанъ) — сравнительно затруднительный перевалъ; при спускѣ съ него правѣе дороги—глубокій оврагъ.

9) У д. Имаджанъ (на 114-й верстѣ) — р. Имаджанъ глубиной 2—3 вершка до дождей и до 2 саж. послѣ дождей.

10) На участкѣ между г. Итун-чжоу и д. Дагушанъ—5 подъемовъ и 5 спусковъ, при чемъ въ низинахъ дорога почти непроходима въ дождь (въ долинѣ р. Кангоу-за).

11) Черезъ р. Дагушан-хэ—бродъ у д. Дагушанъ, а въ разстояніи 14 верстъ—другой бродъ.

12) У д. Чоудьятунь (на 17-й верстѣ отъ д. Дагушанъ) дорога втягивается въ горную страну, пересѣкая западнѣе этой деревни невысокій перевалъ съ довольно крутымъ восточнымъ склономъ и отлогимъ западнымъ, послѣ чего вступаетъ въ долину р. Юй-чин-хэ, проходя мѣстами по ея дну (дно твердое: песокъ и гравій или мелкая галька).

13) У самаго впаденія р. Юй-чин-хэ въ р. Та-ляо-хэ (Тунъ-ляо-хэ) дорога переходитъ послѣднюю въ бродъ, въ сухое время неглубокій (дно твердое, ровное, спуски отлоги, но въ половодье рѣка въ бродъ не переходима). Паромъ устроенъ ниже брода.

Дорога Пайлутунь—Чахудзуй-за—Сандагоу—Итун-чжоу, длиною 148 верстъ, составляетъ параллельную вѣтвь основному направленію, лежащую южнѣе его; пролегаетъ по волнистой мѣстности съ грунтомъ суглинистымъ, мѣстами каменистымъ (на 17-й, 48-й верстахъ) и песчанымъ (на 135-й и 138-й верстахъ); пересѣкаетъ 8 невысокихъ, но неудобныхъ переваловъ, мѣстами (между 55-й и 72-й верстами) совершенно теряется и затруднительна для движенія войсковыхъ тяжестей.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) На 14-й верстѣ — перевалъ Ван-хэ-шан-линъ съ хорошими подъемомъ и спускомъ.

2) На 17-й верстѣ (т. е. не доходя до д. Луфанъ)—перевалъ, совершенно неудобный для подъема тяжелыхъ телѣгъ.

3) На 25-й верстѣ—перевалъ Мяо-линъ, невысокій, но нѣсколько крутой.

4) Не доходя до д. Вазингоу (40-я верста)—перевалъ Фынсун-линъ невысокій, но съ крутыми подъемомъ и спускомъ.

5) На 69-й верстѣ, пройдя д. Куаподзакоу, 2 перевала въ разстояніи $^1/_2$ версты одинъ отъ другого, высокіе, крутые и весьма неудобные.

6) Между 84-й и 107-й верстами—дорога пересѣкаетъ 3 хребта съ довольно крутыми подъемами.

7) На 85-й верстѣ — переправа въ бродъ черезъ р. Има-хэ (Іоман-хэ); бродъ шириною до 5 саж., довольно глубокій въ половодье; дно рѣки песчаное.

Дорога Тасуихо — Сіянъ, длиною 40 верстъ, пересѣкаетъ одинъ крутой перевалъ, а вообще идетъ по мѣстности ровной съ суглинистымъ грунтомъ и вообще удобна для движенія войскъ.

Характерныя особенности дороги:

1) Съ 1-й до 17-й версты — идетъ долиной р. Та-суи-хэ (вода годна для питья).

2) На 19-й верстѣ—перевалъ съ крутымъ сѣвернымъ и еще болѣе крутымъ южнымъ скатомъ; дорога лѣсная, малоѣзжена.

3) Пройдя 11-ю версту—пологій перевалъ.

Дорога Чалу-хэ—Си-хэтоу, длиною 25 верстъ, отходитъ отъ главнаго направленія у д. Чалу-хэ и идетъ правымъ берегомъ р. Чалу-хэ до ея устья. Рѣка Чалу-хэ, при ширинѣ русла 30—40 саж., всюду переходима въ бродъ, кромѣ времени половодья. Мѣстность вдоль дороги густо населена. Дорога хороша, но на 7-й и 23-й верстахъ тяжела въ дожди.

Дорога Чалу-хэ — Хуадьятунъ, длиною 12½ верстъ, идетъ сначала по холмистой, и затѣмъ по совершенно ровной мѣстности, сплошь занятой пашнями и густо населенной. Въ дожди дорога мало доступна для колеснаго обоза.

Дорога Иманджанъ — Мачанъ — Шихуяоза, длиною 37 верстъ, соединяетъ три дороги: мандаринскую (на Мукденъ) и двѣ дороги на г. Куан-чэн-цзы (сѣверную и южную), и вообще удобна для движенія войскъ и обозовъ, но сильно портится въ дожди на 5-й, 20-й, 22-й, 24-й верстахъ.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) Отъ д. Садьяшоагуа (3-я верста) дорога идетъ долиной рѣки Има-хэ, ширина рѣки въ руслѣ 50 саж., берега перемѣнные, рѣка почти вездѣ переходима въ бродъ, кромѣ половодья.

2) Ручьи, впадающіе въ р. Има-хэ и пересѣкающіе дорогу, имѣютъ твердое дно и переходимы въ бродъ.

3) Начиная съ 5-й версты (д. Яошунъ), дорога портится въ дожди.

4) У д. Тьенчэнхао (20-я верста) — переправа въ бродъ черезъ р. Шуан-ян-хэ (дно довольно твердое, спуски разработаны).

5) Участокъ между 20-й и 22-й верстами (д. Тьенчэнхао—дер. Сундьячуанфанъ) въ дожди очень портится.

6) У д. Сундьячуанфанъ (22-я верста) бродъ, а въ половодье паромъ.

7) На 21-й верстѣ (д. Кандьятунъ)—участокъ, топкій въ дожди.

8) У д. Лалакайза—удобный бродъ черезъ р. Чалу-хэ.

Дорога Шуан-янъ—Фаннюгоу, длиною 57 верстъ, составляетъ поперечный путь, соединяющій мандаринскую дорогу съ двумя дорогами (сѣверной и южной) изъ г. Гирина на г. Куан-чен-цзы, вообще удобна, а въ дожди крайне тяжела для движенія тяжестей на 7-й, 13-й—20-й и 25-й верстахъ.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) Между 1-й и 20-й верстами (д. Пыйдачяо) дорога идетъ долиной р. Шуан-ян-хэ, при чемъ въ дожди чрезвычайно тяжела: между началомъ дороги и 7-й верстой (д. Ленхуапао) и между 13-й и 20-й верстами.

2) На 25-й верстѣ дорога въ дожди почти недоступна для тяжелаго обоза.

3) На 28-й верстѣ дорога топка въ дожди.

4) На 35-й верстѣ—нетрудный перевалъ, поросшій лѣсомъ. Дорога идетъ какъ бы по желобу.

5) На 39-й верстѣ грунтъ въ дожди мѣстами топокъ.

6) Не доходя до 46-й версты (д. Шуаншилаза)—ущелье между 2-хъ пиковъ.

7) Пройдя 46-ю версту—перевалъ съ удобными скатами; южный скатъ поросъ лѣсомъ.

8) Не доходя до д. Фаннюгоу (57-я верста)—небольшой перевалъ съ слегка каменистымъ сѣвернымъ скатомъ.

Дорога Наньдачяо — Игунхэ-мынь, длиною $27^1/_2$ верстъ, соединяетъ долину р. Шуан-ян-хэ съ долиною р. Итун-хэ по кратчайшему направленію, идетъ частью по низменной, частью по возвышенной мѣстности и въ дожди весьма тяжела между 1-й и 6-й верстами, на 16-й верстѣ и между 23-й и 27-й верстами; на остальномъ участкѣ дорога хороша.

Дорога Куан-чен-цзы — Итун-чжоу, длиною 70 верстъ, пролегаетъ по возвышенной мѣстности восточнѣе р. Итун-хэ, но въ дожди сильно портится, особенно въ періодъ движенія китайскихъ обозовъ.

Параллельно этой дорогѣ, на участкѣ между м. Итун-хэ-мынь и г. Итун-чжоу тянется проселочная дорога правымъ берегомъ рѣки Итун-хэ, болѣе удобная для движенія легкихъ отрядовъ и обозовъ На этой дорогѣ на 24-й верстѣ (д. Эрдаохэза)—переправа въ бродъ черезъ рѣчку при довольно вязкомъ днѣ и крутыхъ спускахъ. Рѣка Итун-хэ всюду переходима въ бродъ. Начиная съ 38-й версты, дорога сравнительно, начинаетъ портиться.

Дорога Итунчжоу—Чаоян-шань, длиною 33 версты, составляетъ участокъ дороги Итунчжоу—Хайлунченъ; представляетъ большую транспортную дорогу, пролегающую долиной р. Итун-хэ по ровной мѣстности, съ суглинистымъ грунтомъ. Между 8-й и 12-й верстами она идетъ черезъ нетрудный перевалъ, а вообще пересѣкаетъ рядъ мелкихъ рѣчекъ по бродамъ, которые однако въ дождливое время сильно разбиваются китайскими арбами и при переправѣ артиллеріи и обозовъ требуютъ осторожности.

МАРШРУТЪ № 4.

Гиринъ — Гуангай — Хейшитоу — Хай-лун-чэнъ — Бэй-шань-чэн-цзы — Ин-пань — Фу-шунь-чэнъ — Бэнь-си-ху — Гай-чжоу — Би-цзы-во — около 690 вер.

Путь этотъ почти на всемъ своемъ протяженіи идетъ по мѣстности гористой, сильно пересѣченной, закрытой, но, несмотря на это, здѣсь могутъ двигаться войска всѣхъ родовъ оружія и двухколесный обозъ; въ періодъ дождей движеніе будетъ сильно затрудняться нѣсколькими довольно высокими перевалами да многочисленными горными ручьями и рѣками, обращающимися въ бурные потоки, хотя всѣ эти препятствія будутъ немногимъ больше тормозить движеніе, чѣмъ препятствія, встрѣчаемыя въ это время на равнинѣ. Поэтому даже въ періодъ дождей скорѣе слѣдуетъ предпочесть движеніе по мѣстности гористой, если есть здѣсь сколько-нибудь сносная дорога и нѣтъ особенно крутыхъ переваловъ.

Отъ м. Хэй-ши-тоу, на протяженіи около 120 вер., дорога идетъ широкой долиной р. Хуй-фа-цзянъ до перевала Фэнь-шуй-линъ; перевалъ этотъ невысокій, подъемъ, длиной около $3^1/_4$ верстъ, очень пологій, а спускъ, длиною около $1^1/_4$ версты, значительно круче, хотя движеніе артиллеріи и обозовъ вполнѣ возможно. Пересѣкши на перевалѣ водораздѣльный кряжъ, дорога выходитъ въ долину р. Цин-хэ и у д. Чан-цзя-дянь сворачиваетъ на югъ, а продолженіе ея идетъ долиною этой рѣки до г. Кай-юань-сяня.

Отъ с. Чан-цзя-дянь до с. Да-ши-хэ-цзы (около 25 верстъ) дорога идетъ черезъ хребетъ Ха-ма-линъ, который она пересѣкаетъ на перевалѣ Ван-сань-гоу-цзы-линъ, и далѣе выходитъ въ долину р. Хунь-хэ; перевалъ этотъ весьма схожъ съ описаннымъ выше и вполнѣ доступенъ для артиллеріи и обоза.

Отъ с. Да-ши-хэ-цзы до г. Фу-шунь-чэнъ (около 125 верстъ) дорога идетъ долиною верхняго теченія р. Хунь-хэ, которую пересѣкаетъ нѣсколько разъ, а у с. Ин-пань переходитъ на лѣвый берегъ рѣки и такъ идетъ до г. Фу-шунь-чэнъ, противъ котораго сворачиваетъ на югъ; продолженіе этой дороги идетъ далѣе на западъ до г. Мукдена.

Отъ г. Фу-шунь-чэнъ до г. Гай-чжоу (около 280 верстъ) дорога идетъ все время узкими горными долинами на сс. Ши-хуй-чэнъ, Фан-шэнь, Бань-юй-пуцзы, Бэнь-си-ху, Гу-цзя-цзы, Ань-пинъ, Цзинь-чанъ, Гао-цзя-пу-цзы, Си-му-чэнъ, Тан-чи, Гао-цзя-тунь.

На всемъ этомъ участкѣ довольно много переваловъ, но всѣ они вполнѣ доступны для артиллеріи и двухколеснаго обоза; у с. Бэнь-си-ху дорога пересѣкаетъ р. Тай-цзы-хэ, которая, какъ и р. Хунь-хэ, представляетъ наиболѣе серьезное препятствіе на всемъ пути; обѣ

рѣки въ сухое время проходимы въ бродъ. Отъ с. Ся-ши-цяо-цзы идетъ вправо дорога на г. Ляоян-чжоу черезъ перевалъ Чжао-шань-линъ; этотъ перевалъ совершенно недоступенъ для артиллеріи и обозовъ, которые можно перетащить только на канатахъ; пѣхота, кавалерія и вьючный обозъ здѣсь могутъ пройти. Дороги къ Ляо-ян-чжоу отъ с. Ань-пинъ и с. Ган-цзя-пу-цзы, и къ г. Хай-чэну отъ с. Си-му-чэнъ вполнѣ удобныя для движенія артиллеріи и обозовъ.

Отъ г. Гай-чжоу дорога идетъ долиною рѣки Гай-чжоу-хэ и ея притока до с. Лао-ѣ-мяо, далѣе она пересѣкаетъ водораздѣльный кряжъ по перевалу Сы-фа-линъ и спускается въ долину р. Би-ли-хэ; перевалъ этотъ очень высокій и крутой, представляетъ весьма серьезное препятствіе для движенія артиллеріи и обозовъ, почему необходимо его предварительно обрекогносцировать и исправить; китайцы сами исправляютъ иногда этотъ перевалъ, но не каждый годъ.

Долиной р. Би-ли-хэ дорога идетъ до с. Да-цзя-фанъ, т. е. почти до устья этой рѣки, а затѣмъ поворачиваетъ на юго-западъ и вдоль побережья Корейскаго залива идетъ до г. Би-цзы-во.

На описанномъ пути позиціи для значительныхъ отрядовъ нѣтъ, но для отрядовъ небольшихъ (1—2 баталіона) позицій, пригодныхъ для устройства засадъ и нечаянныхъ нападеній, очень много, почему при движеніи по этому пути необходимо принимать самыя строгія мѣры охраненія.

Въ расквартированіи и продовольствіи отряда силою до 2-хъ полковъ пѣхоты съ артиллеріею при движеніи по этому пути серьезныхъ затрудненій не должно встрѣтиться.

МАРШРУТЪ № 5.

Гиринъ—Куан-гай—Хэй-ши-тоу—Хай-лун-чэнъ—Бэй-шань-чэн-цзы—Нань-шань-чэн-цзы—Син-цзин-тинъ—Дао-дин-шань—Бэнь-си-ху—Сю-янь-чжоу—Би-цзы-во—около 650 верстъ.

Характеръ мѣстности и свойства этого пути очень схожи съ описаннымъ выше (маршрутъ № 3), съ которымъ онъ имѣетъ общіе участки дороги: въ началѣ—отъ м. Хэй-ши-тоу до с. Бэй-шань-чэн-цзы (около 100 верстъ), и въ концѣ—отъ с. Тан-цзя-ла-цзы до г. Би-цзы-во (около 60 верстъ).

Большое преимущество описываемаго пути—то, что онъ совершенно обходитъ р. Хунь-хэ—одно изъ наиболѣе важныхъ препятствій; кромѣ того онъ пересѣкаетъ р. Тай-цзы-хэ выше с. Бэнь-си-ху (с. Ми-цзы), гдѣ переправа въ бродъ нѣсколько удобнѣе; но въ общемъ онъ труднѣе предыдущаго и менѣе удобенъ для движенія артиллеріи и обозовъ.

Переваловъ на описываемомъ пути очень много; всѣ они доступны для движенія артиллеріи и двухколеснаго обоза, но нѣкоторые изъ нихъ будутъ очень трудны для этихъ родовъ оружія, особенно послѣ періода дождей; необходима предварительная рекогносцировка и исправленіе болѣе крупныхъ переваловъ, которые будутъ указаны ниже.

Изъ с. Бэй-шань-чэн-цзы дорога идетъ на селеніе Нань-шань-чэн-цзы, южнѣе котораго, въ 12—15 верстахъ, встрѣчаетъ довольно высокій горный кряжъ—Восточный Ха-ма-линъ; этотъ кряжъ можно пересѣчь по двумъ переваламъ—Ха-ма-линъ и Да-нань-гоу-линъ; оба пути выходятъ къ с. У-фан-лоу; первый перевалъ значительно удобнѣе для движенія и вполнѣ доступенъ для артиллеріи и обозовъ, но путь черезъ него на нѣсколько верстъ длиннѣе; второй перевалъ труднодоступенъ для пѣхоты и кавалеріи, а артиллерію и обозъ здѣсь необходимо поднимать и спускать на канатахъ.

Отъ с. У-фан-лоу дорога идетъ на м. Синь-мин-пу, пересѣкая три вполнѣ доступныхъ перевала: Гань-чан-линъ, Ба-да-гоу-линъ и И-мынь-шань-линъ.

Отъ г. Син-цзин-тинъ дорога идетъ на с. Гао-цзя-пу-цзы и с. Ми-цзы; это наиболѣе тяжелый участокъ пути; кромѣ нѣсколькихъ небольшихъ и вполнѣ доступныхъ переваловъ, дорога пересѣкаетъ еще три высокихъ, каменистыхъ, крутыхъ, вообще очень труднодоступныхъ перевала: а) между селеніями Хо-шань-тай и Цинь-хэ-чэнъ; б) передъ с. Ши-ли-пу-цзы; в) за сел. Гао-лин-цзы.

Близъ сел. Ми-цзы дорога два раза пересѣкаетъ р. Тай-цзы-хэ, а нѣсколько ниже переходитъ на лѣвый берегъ рѣки и до с. Дао-дин-шань идетъ долиною р. Тай-цзы-хэ.

Отъ с. Дао-дин-шань (близъ с. Бэнь-си-ху) дорога идетъ на сс. Цзинь-кан-цзы, Вэнь-ди-та, Хо-лань-гоу, У-цзя-пу-цзы, Хуан-хуа-дянь, къ г. Сю-янь-чжоу; у с. У-цзя-пу-цзы дорога пересѣкаетъ высокій водораздѣльный кряжъ Фэнь-шуй-линъ; перевалъ, носящій то же названіе, здѣсь очень высокъ, крутъ и каменистъ, но онъ хорошо разработанъ и черезъ него идетъ довольно оживленное колесное движеніе.

Отъ г. Сю-янь-чжоу дорога идетъ на селенія: Ма-фу-линъ, Лай-цзя-тунь и Тан-цзя-ла-цзы, пересѣкая за с. Ли-цзя-пу-цзы довольно высокій перевалъ, очень тяжелый для артиллеріи и обозовъ.

У с. Тан-цзя-ла-цзы дорога выходитъ въ долину р. Би-ли-хэ и такъ идетъ до с. Да-цзя-фанъ; отсюда до г. Би-цзы-во она идетъ по низменному побережью Корейскаго залива.

Большинство переваловъ, встрѣчаемыхъ на этомъ пути, представляютъ изъ себя довольно хорошія позиціи, но лишь для небольшихъ отрядовъ; для крупныхъ отрядовъ (3—4 полка пѣхоты съ артиллеріей) можно указать двѣ позиціи: а) между сел. Цинь-хэ-чэнъ и Цинь-цзя-пу-цзы, фронтомъ на западъ; б) къ сѣверу отъ г. Сю-янь-чжоу, фронтомъ на сѣверъ и на югъ.

Наиболѣе неблагопріятныя условія по расквартированію и довольствію войскъ могутъ встрѣтиться на участкѣ описываемаго пути отъ г. Син-цзин-тина до г. Сю-янь-чжоу.

МАРШРУТЪ № 6.

Гиринъ — Куан-гай — Хэй-ши-тоу — Ха-ми-хэ — Гу-шань-цзы — У-фан-лоу — Син-цзин-тинъ — Цзян-чанъ — Сай-ма-цзы — Фын-хуан-чэнъ — Дагу-шань — Би-цзы-во — около 650 верстъ.

Характеръ мѣстности и свойства этого пути очень схожи съ двумя описанными выше (см. маршруты № 3 и № 4); съ послѣднимъ изъ описанныхъ путей (маршрутъ № 4) онъ имѣетъ общіе участки дороги: а) Хэй-ши-тоу—Ха-ми-хэ (30 верстъ); б) У-фан-лоу—Син-цзин-тинъ (80 верстъ); в) Да-цзя-фанъ—Би-цзы-во (25 вер.).

Отъ с. Ха-ми-хэ дорога направляется къ юго-западу, въ долину р. Сань-дун-хэ, по которой идетъ на сел. Ян-цзы-сяо, Гу-шань-цзы Лю-дао-гоу, Сань-дао-гоу, до перевала Ван-гоу-линъ; этотъ перевалъ черезъ одинъ изъ сѣверныхъ отроговъ хребта Лун-ганъ не особенно высокъ, но сильно каменистъ, и дорога здѣсь очень плоха, почему движеніе артиллеріи и двухколеснаго обоза сопряжено съ затрудненіями, хотя все же возможно.

Дальше дорога идетъ на с.с. У-фан-лоу, Синь-минь-пу и г. Син-цзин-тинъ; никакихъ серьезныхъ препятствій на этомъ участкѣ нѣтъ; перевалы невысоки и вполнѣ доступны для артиллеріи и обозовъ.

Отъ г. Син-цзин-тина до м. Сай-ма-цзы (120 верстъ)—самый тяжелый участокъ всего пути; дорога идетъ на сел. Хо-шань-тай, Уй-цзы-юй-цзы, Цзянъ-чанъ и м. Сай-ма-цзы, пересѣкая, кромѣ нѣсколькихъ небольшихъ, три высокихъ перевала: а) между с. Хо-шань-тай и с. Уй-цзы-юй-цзы, б) къ сѣверу отъ с. Цзянъ-чанъ, в) перевалъ Фэнь-шуй-линъ черезъ главный водораздѣльный кряжъ, въ 15 верстахъ къ сѣверо-востоку отъ м. Сай-ма-цзы. Перевалы эти, особенно послѣдній, хотя и доступны для артиллеріи и обозовъ, но все же представляютъ весьма серьезныя затрудненія; послѣ дождей они могутъ стать совершенно недоступными для артиллеріи и обозовъ; тогда, если дорога не будетъ исправлена, придется орудія и повозки перетаскивать на канатахъ.

Отъ м. Сай-ма-цзы дорога идетъ долиною р. Ба-дао-хэ до с. Дадянь-цзы, затѣмъ, пересѣкши невысокій горный кряжъ и рѣки Цао-хэ и Сяо-цао-хэ (притоки р. Ай-хэ), подходитъ къ г. Фын-хуан-чэну, гдѣ пересѣкаетъ еще одинъ невысокій кряжъ, который представляетъ хорошую позицію, длиною около 4 вер., фронтомъ на югъ; въ 6—8 верстахъ къ югу отъ города имѣется вторая хорошая позиція, почти такой же длины, какъ и первая, фронтомъ на югъ.

Отъ г. Фын-хуан-чэна дорога идетъ на сс. Ши-тоу-цзы, Хуанци-пу, Ша-ли-чжай, Хуан-ди и г. Да-гу-шань; на этомъ участкѣ (80 верстъ) дорога пересѣкаетъ 6 переваловъ, не представляющихъ пре-

пятствій для движенія артиллеріи и обозовъ, и у с. Ша-ли-чжай рѣку Да-янь-хэ; переправа черезъ рѣку въ бродъ, но при небольшомъ подъемѣ воды бродъ исчезаетъ, и тогда рѣка представляетъ весьма серьезное препятствіе для движенія, вслѣдствіе недостатка перевозочныхъ средствъ.

Отъ г. Да-гу-шань до г. Би-цзы-во (135 вер.) дорога идетъ по прибрежной равнинѣ; описаніе этого участка будетъ дано ниже, при описаніи путей изъ Кореи.

Изъ всего описаннаго пути участокъ Син-цзин-тинъ—Фын-хуан-чэнъ самый тяжелый, какъ по трудности движенія, такъ и по условіямъ расквартированія и продовольствія.

МАРШРУТЪ № 7.

Гиринъ — Мопэйшанъ.

Путь Гиринъ—Янтушанъ—Мопэйшанъ (Мопашанъ), длиною 120 вер., идетъ по мѣстности, всхолмленной, открытой, безъ значительныхъ подъемовъ и спусковъ, не пересѣкая ни одного сколько-нибудь значительнаго препятствія удобенъ для движенія войскъ и обозовъ.

Расквартированіе малыхъ отрядовъ возможно повсюду, большихъ—очень затруднительно; биваки имѣются на каждомъ переходѣ для силъ отъ 2-хъ до 8-ми баталіоновъ пѣхоты съ артиллеріей и кавалеріей; довольствіе на мѣсячныя средства возможно лишь при заблаговременной организаціи сбора. Воды достаточно.

Подробное описаніе. А. Общій характеръ мѣстности, полотно грунта:

1) На 1-й—8-й верстахъ дорога идетъ по обширной равнинѣ, а далѣе (съ 8-й до 27-й версты) по холмистой мѣстности безъ значительныхъ подъемовъ и спусковъ. Ширина дороги 1—5 саж.; грунтъ—глина съ черноземомъ, сильно распускается въ дожди, особенно на низкихъ мѣстахъ пути.

2) Съ 27-й до 120-й версты дорога идетъ по долинѣ шириною 1—2 версты съ невысокими холмистыми краями. Болотистый участокъ даже въ обыкновенное время—между 45-й и 52-й верстами.

3) Начиная съ 88-й версты, дорога суживается до 3 шаговъ и обладаетъ грунтомъ, легко распускающимся въ дожди.

Б. Дефиле (горы, лѣса, воды, болота):

1) На 2-й, 3-й, 7-й, 12-й, 15-й, 16-й, 17-й, 18-й и 26-й верстахъ—переѣзды черезъ небольшіе ручьи.

2) На 45-й верстѣ—трудный перевалъ Чинлинъ съ каменистымъ спускомъ.

3) Между 45-й и 53-й верстами—болотистое дефиле.

4) На 65-й верстѣ—нетрудный перевалъ съ подъемомъ длиною 1½ и спускомъ длиною ½ версты; у той же деревни—2 моста и гать.

5) На 79-й верстѣ—переѣздъ черезъ р. Има-хэ шириною 10—15 саж.

В. Биваки:

1) На 12-й верстѣ (д. Муамо)—на 2 баталіона съ кавалеріей и артиллеріей.

2) Южнѣе д. Суанхэчженя (35-я верста)—на полкъ пѣхоты съ артиллеріей и кавалеріей.

3) У г. Янтушана (79-я верста) у р. Има-хэ—на полкъ пѣхоты.

4) На 112-й верстѣ—бивакъ на бригаду.

Г. Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЕ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.
1	Дер. Хунчинтунъ	22
4 1/2	„ Кунгуза	50
7 1/2	„ Мадзятунъ	70
12	„ Маумо	24
14 1/2	„ Цхундохэ	15
22 1/2	Мѣст. Улантунъ	120
26	Дер. Абахтунъ	60
27	„ Маонышань	—
30	„ Сійя	18
35	„ Таутага	20
37	„ Тахесянъ	19
45	„ Чинзагоу	12
47 1/2	„ Таумагоу	42
53	„ Шуахежань	120
79	Гор. Янтушанъ	180
88	Дер. Чихутунъ	10
89	„ Сяоченза	25
107	„ Чимарынза	12
112	„ Сіяиндунъ	36
117	„ Майзуйза	12
120	Гор. Мопэйшанъ	150

Дорога Мопэйшанъ—Хошодяза—Хайшита, длиною 46 1/2 верстъ, соединяетъ г. Мопэйшанъ съ долиной р. Хуйфацзянъ, идетъ по мѣстности, главнымъ образомъ, ровной, съ вязкимъ грунтомъ и поэтому въ дожди можетъ представить затрудненіе для движенія войскъ и обозовъ.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) Начиная съ 5-й версты (д. Нюситинза) дорога малоѣзжена.

2) На 12-й верстѣ (восточнѣе д. Силунгоу) дорога идетъ черезъ

весьма незначительный перевалъ, а затѣмъ на разстояніи 3-хъ верстъ—по болотистому берегу небольшой рѣчки.

3) Съ 20-й до 24-й версты (д. Эрдахэдза—д. Ваньдядаторъ) дорога идетъ мокрымъ лугомъ.

4) Между 30-й и 40-й верстами—4 брода черезъ р. Фута-хэ (шириною 5 саж., берега крутые, поросли кустами и деревьями), неглубокіе, съ каменистымъ дномъ, но во время дождей могутъ представить затрудненіе для движенія.

5) Начиная съ 40-й версты, дорога хороша.

Дорога Мопэйшанъ—Шитухэдза—Хайшита, длиною 45½ верстъ, идетъ параллельно и южнѣе предыдущей по хребту, имѣющему по сторонамъ довольно длинныя и глубокія лощины, у д. Шитухэдза образуетъ крутой подъемъ изъ долины р. Силин-хэ, но вообще для движенія войскъ и обозовъ очень удобна.

МАРШРУТЪ № 8.

Гиринъ — Гуангай.

Дорога Гиринъ—Патахэза—Гуангай, длиной около 132 верстъ, въ 1901 году не была описана; изъ полевой поѣздки 1902 года можно заключить, что до д. Патахэза движеніе артиллеріи и обозовъ возможно. Расквартированіе и довольствіе на мѣстныя средства большихъ силъ невыполнимы; биваки до д. Патахэза—на каждомъ переходѣ для силъ отъ 2 баталіоновъ до корпуса. Воды достаточно.

А. Бивачныя мѣста и позиціи:

1) На 23-й верстѣ у д. Кау-чи бивакъ для 8 баталіоновъ съ соотвѣтствующимъ числомъ артиллеріи и кавалеріи; позиція въ 1 верстѣ на 2—3 баталіона.

2) На 43-й верстѣ у д. Санджанъ (Сандзянъ) на правомъ ровномъ берегу р. Кангоуза-хэ бивакъ для 12—16 баталіоновъ пѣхоты съ артиллеріей и конницей. Позиція въ 5 верстахъ южнѣе д. Санджанъ.

3) На 50 верстѣ, у д. Цундлинза (Цублинза), къ востоку отъ деревни—бивакъ для 8 баталіоновъ. Позиція въ 3—4 верстахъ впереди деревни.

4) На 74-й верстѣ у д. Патахэза по р. Патахэза можно расположить корпусъ.

Б. Важнѣйшіе населенные пункты:

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЕ ПУНКТОВЪ.	Пшеница.	Чумиза.	Гаолянъ.	Солома.	Ячмень.	Рог. скота	Свиней.
		В ъ п у д а х ъ *).						
23	Д. Кау-чи. .	200—600	500—5,000	50—1,000	2,000—300,000	120—1,000	25	200
43	„ Санджанъ (Сандзянъ) .	100—1,000	200—6,050	0—10,000	2,000—100,000	—	20	320
60	„ Цундлинза (Цублинза) .	—	—	—	—	—	—	—
84	„ Патахэза.	—	40—10,000	0—40,000	2,000—160,000	0—40,000	50	200

Дорога Гиринъ—Чан-сен-тунь—Гуангай, длиною 125 верстъ, идетъ по гористой мѣстности съ 14 перевалами, изъ которыхъ тяжелы для

*) Лѣвыя цифры въ графахъ — количество наличныхъ запасовъ лѣтомъ, правыя — осенью.

движенія тяжестей 4 перевала (на 16-й, 21-й, 49-й, 87-й верстахъ), изъ нихъ особенно на 87-й верстѣ.

Въ общемъ эту дорогу слѣдуетъ признать неудобной для движенія войскъ и обозовъ.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) Между г. Гиринъ и д. Лантитунь (7 верстъ) дорога идетъ лѣвымъ обрывистымъ берегомъ р. Сунгари и врѣзана въ него.

2) На 16-й верстѣ—перевалъ Кауннихулинъ (Куантазалинъ)—крутъ, покрытъ мелкими камнями.

3) На 21-й верстѣ—перевалъ Суанфанлинъ—крутъ, подъемъ идетъ по узкому карнизу.

4) На 32-й верстѣ—легкій перевалъ Яолинзалинъ.

5) На 34-й верстѣ—перевалъ Яортуньпэйлинъ съ довольно крутымъ подъемомъ и спускомъ.

6) На 49-й верстѣ—перевалъ Майхэлинъ, крутъ, усѣянъ острыми, мѣстами крупными камнями.

7) На 51-й верстѣ—р. Майхэ (глубина $^1/_4$—$^1/_2$ арш.).

8) Пройдя г. Чан-сен-тунь—перевалъ съ сѣвернымъ пологимъ скатомъ, южнымъ въ 30°, но не длиннымъ.

9) На 72-й верстѣ—перевалъ Танюнгоулинъ съ подъемомъ, не крутымъ, но слегка усѣяннымъ камнями, очень задерживающими движеніе.

10) Не доходя до предыдущаго перевала, дорога идетъ саженъ 10 по руслу рѣки.

11) На 79-й верстѣ—перевалъ Тумынза, невеликъ, подъемъ мѣстами крутъ; грунтъ—черноземъ и камень.

12) За переваломъ дорога идетъ по болоту.

13) На 81-й верстѣ дорога пересѣкаетъ р. Мишиха-хэ (Мушиха-хэ), незначительныхъ размѣровъ.

14) Пройдя р. Мишиха-хэ—топкое мѣсто.

15) На 87-й верстѣ—перевалъ Татузашань, состоитъ изъ ряда небольшихъ, но крутыхъ (до 45°) и вязкихъ переваловъ (самыя худшія мѣста объѣзжаются по болоту, гдѣ колесо вязнетъ на $^1/_2$ арш.).

16) На 95-й верстѣ—некрутой перевалъ Тулинза съ песчанымъ и каменистымъ грунтомъ.

17) Весь участокъ между р. Мишиха-хэ и переваломъ Тулинза сильно поросъ травой съ рядомъ вязкихъ мѣстъ.

18) На 99-й верстѣ—переправа черезъ р. Тачи-хэ по броду глубиною $^1/_2$—$^3/_4$ арш., на днѣ большіе камни; теченіе очень быстрое.

19) На 103-й верстѣ—перевалъ Сяотунхэлинъ—не труденъ, съ каменистымъ грунтомъ.

20) Между 103-й и 125-й верстами 3 перевала; не доходя до перваго—очень вязкое болото; на второмъ перевалѣ—крутой подъемъ; третій перевалъ крутъ, до 25—30°.

Дорога Тафонмынь—р. Сунгари (у д. Фынмикауза), длиною 10 вер., представляетъ хорошую проселочную дорогу съ мягкимъ грунтомъ. Переправа черезъ р. Сунгари—только на большихъ джонкахъ.

Дорога Сыдефанъ—Пейшахэтунь, черезъ перевалъ Тунтаумугоулинъ, длиною 23½ версты, представляетъ проселочную дорогу пересѣкающую перевалъ Тунтаумугоулинъ съ очень крутымъ восточнымъ скатомъ. Между 19-й и 23-й верстами дорога въ 2-хъ мѣстахъ идетъ по карнизу, южнѣе (правѣе) котораго обрывъ къ рѣкѣ.

Въ общемъ дорога не представляетъ особаго затрудненія для обоза.

Дорога Чан-сен-тунь — Хайтахэза — Тичанза, длиною 57 верстъ; съ 1-й до 48-й версты дорога вполнѣ удовлетворительна, не пересѣкая ни одного серьезнаго препятствія; къ р. Тича-хэ (37-я верста) обрывъ. Далѣе (съ 48-й версты) дорога плоха: мягкій грунтъ, вязкія мѣста. На 52-й верстѣ—лѣсистый перевалъ Сасулинъ съ сильно размытымъ полотномъ.

Дорога Улихэза—Сыфан-дынза—Синкай-хэ, длиною 38½ верстъ, составляетъ вѣтвь, параллельную къ участку дороги Гиринъ—Гуангай, пересѣкаетъ 3 перевала, мало разъѣзжена, представляетъ частью лѣсное дефиле и, въ общемъ, затруднительна для движенія артиллеріи и обозовъ.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) На 5-й—6-й верстѣ (пройдя д. Куанцзитунь)—небольшой некрутой перевалъ съ глинистымъ грунтомъ, усѣянъ мѣстами большимъ камнемъ.

2) На 15-й верстѣ—перевалъ Пенахузалинъ, поросшій густымъ лѣсомъ, сѣверный склонъ крутъ, южный очень пологій, но усѣянъ массой острыхъ камней.

3) На 34-й верстѣ—перевалъ Кидинзалинъ, небольшой, но крутой, и не доходя до него рядъ крутыхъ подъемовъ и спусковъ.

4) Начиная съ 31-й и до 39-й версты, дорога едва замѣтна, идетъ по склону горы Кудинза, усѣянному камнями.

Дорога Патахэза—Тшизуйза—Таланхэ, длиною 44 версты, представляетъ хорошій грунтовой путь, сильно изрѣзанный колеями, начиная съ 38-й версты; пересѣкаетъ перевалъ Тайпинлинъ, обладающій некрутыми подъемомъ и спускомъ; южный склонъ этого перевала усѣянъ камнями; дорога размыта стекающими ручейками; слѣдующій за этимъ переваломъ довольно крутъ, но дорога хороша.

Дорога Цублинза—Хайтахэза — Сяотунь-хэ, длиною 42 версты; до д. Хайтахэза (25 версты) очень тяжела, далѣе затруднительна только въ двухъ мѣстахъ (см. ниже п. 2 и 4).

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) Съ 1-й до 25-й версты (д. Хайтахэза) дорога очень тяжела: усѣяна камнями; перевалъ Чиплинъ (10-я верста) съ крутыми скатами, на перевалѣ дорога идетъ лѣсомъ, покрыта крупными камнями и изрыта колеями.

2) Перевалъ Яолинза (Дулинза) не крутъ, но, не доѣзжая до него, полоса болота длиною $1^1/_2$—2 версты, въ которомъ тонутъ лошади; обходится болото далеко влѣво (къ востоку).

3) На 37-й верстѣ—р. Тича-хэ: бродъ $^3/_4$—1 арш., очень быстрое теченіе, дно усѣяно крупнымъ камнемъ, по теченію много пороговъ; берега обрывисты.

4) Въ д. Чузеинъ, т. е. южнѣе р. Тича-хэ, есть небольшая болотистая лощинка.

Дорога Мушихэ—р. Сунгари у д. Кошелинза, длиною 8 верстъ, очень затруднительна для движенія: сначала она идетъ по болотистой мѣстности, а затѣмъ черезъ перевалъ (западный скатъ нетруденъ, восточный крутъ); дорога усѣяна большими камнями. Берегъ р. Сунгари обрывистъ, спускъ къ рѣкѣ нѣсколько влѣво.

Дорога Гуангай—Хуйпахэкауза, черезъ дд. Тапачикоу, Сангуліо, длиною $42^1/_2$ версты, выходитъ къ устью р. Хуйфацзянъ, хороша только на первыхъ 9 верстахъ (до д. Ихантола); далѣе идетъ тропа, мѣстами у скалистыхъ береговъ р. Хуйфацзянъ. Рѣка мелка, но быстра; глубины 3—7 фут. попадаются рѣдко и только ускалистыхъ береговъ; въ общемъ рѣка вездѣ переходима въ бродъ (дно—песокъ и камень). Тропа такъ мѣстами заросла тальникомъ и тростникомъ, что трудно провести лошадь, чему способствуютъ скалистые, почти отвѣсные берега. Въ общемъ, вся дорога недоступна для обозовъ.

Дорога Гуангай—Хуйпахэкоуза, черезъ дд. Тудьяза, Сяпочь (Сяопочи), длиною $32^1/_2$ версты, выводитъ къ тому же пункту, короче и сравнительно лучше предыдущей; представляетъ лѣсную тропу, съ суглинистымъ грунтомъ, на 31-й верстѣ—крутой спускъ съ довольно высокой горы.

Дорога Гуангай—Хуланъ—Мопэйшанъ, длиною 72 версты, идетъ частью по гористой мѣстности (съ рядомъ переваловъ), частью по болоту и для движенія войскъ и тѣмъ болѣе для обозовъ неудобна.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) Вдоль р. Хуй-фа-цзянъ на дорогѣ имѣется справа обрывъ, высотою 10—12 арш.

2) Рѣка Люшу-хэ-за 2 раза подходитъ такъ близко къ дорогѣ, что приходится ѣхать по дну ея, хотя каждый разъ и на короткомъ разстояніи.

3) На 14-й верстѣ—легкій перевалъ.

4) Между 15-й и 25-й верстами дорога очень плоха: поросла травой, представляетъ едва замѣтную тропу, масса кочекъ, много

подъемовъ и спусковъ, крутизною до 25°. Нѣсколько западнѣе лежитъ вязкое болото, по которому ведетъ зимняя дорога.

5) У д. Цуцагоу (43-я верста)—р. Цуцагоу-хэ, мелкая черезъ нее наложены нескрѣпленныя бревна наполовину въ водѣ; переѣздъ очень труденъ, а обойти нельзя.

6) На 45-й верстѣ — перевалъ Лао-ѣ-линъ, съ крутымъ спускомъ; справа (сѣвернѣе) глубокая лощина; грунтъ каменистый.

7) Не доходя до этого перевала, дорога идетъ по каменистому ущелью.

8) Не доходя до 15-й версты, крутой, хотя и невысокій, перевалъ; по серединѣ дороги идетъ рытвина, такъ что ѣхать приходится по пахоти.

9) На 56-й верстѣ—р. Фута-хэ; бродъ (послѣ небольшихъ дождей лѣтомъ 1901 г.) по брюхо лошади, берега крутые.

10) На 58-й верстѣ — перевалъ Яншулянза невеликъ, но достаточно крутъ, съ глинистымъ грунтомъ, и передъ нимъ еще одинъ нетрудный перевалъ съ грунтомъ, частью черноземнымъ, частью песчано-глинистымъ.

11) На 61-й верстѣ у д. Чапичанъ (Цау-пин-шанъ) дорога идетъ по гати черезъ вязкое болото; гать не устроена: набросаны комья земли, кои послѣ небольшого дождя образуютъ то же болото, что и по сторонамъ; лошадь вязнетъ выше колѣнъ, а мѣстами по брюхо.

Дорога Маанзышанъ — Куанди, длиною 10½ верстъ, соединяетъ дороги Гиринъ—Мопэйшанъ и Гиринъ—Гуангай въ разстояніи около 20 верстъ отъ г. Гиринъ, представляетъ хорошую дорогу съ крутымъ подъемомъ на гору Мантушанъ и крутымъ спускомъ съ нея. Другихъ препятствій на дорогѣ нѣтъ.

Дорога Канза — Сяоченза — Саначуенъ (Сандачуенъ), длиною 22 версты, соединяетъ тѣ же дороги южнѣе предыдущей, представляетъ хорошую дорогу съ мягкимъ, мѣстами песчанымъ, грунтомъ и пересѣкаетъ два перевала: Тумынзалинъ съ крутымъ спускомъ на югъ, и нетрудный перевалъ Сяолауэлинъ.

Дорога Казутынь — Сандъ-яза — Чалухэ, длиною 35½ верстъ, соединяетъ направленія Гиринъ — Мукденъ и Гиринъ—Мопэйшанъ и представляетъ проселочную дорогу съ глинистымъ грунтомъ, малоудобную для движенія тяжестей. Конецъ же дороги (начиная съ 29-й до 32-й версты) въ дожди совершенно недоступенъ.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) На 6-й верстѣ (не доѣзжая до д. Тіендіепа) невысокій перевалъ съ немного крутымъ подъемомъ и спускомъ.

2) За переваломъ дорога идетъ долиной одного изъ притоковъ р. Чалу-хэ среди вершинъ, покрытыхъ кустарникомъ.

3) Не доѣзжая ½ версты до д. Чалухэ, другой перевалъ съ пологимъ подъемомъ и крутымъ винтовымъ спускомъ.

4) Участокъ между 29-й (д. Хамочанъ) и 32-й (д. Матишунь)

верстой идетъ котловиной и въ дожди заливается до такой степени, что нельзя узнать, гдѣ идетъ дорога.

Дорога Имаджанъ—Янтушанъ, длиною около 45 верстъ, идетъ по долинѣ сначала праваго, а затѣмъ лѣваго берега р. Има-хэ, черезъ два нетрудныхъ перевала; обладаетъ суглинистымъ грунтомъ и, въ общемъ, удобна для движенія войскъ и обозовъ въ сухое время года.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) Начиная отъ д. Тантушанъ (Тантушинъ, 10-я верста), дорога идетъ по дефиле между р. Има-хэ и горами, поросшими кустами.

2) На 18-й верстѣ (д. Шихуіоу)—перевалъ съ легкимъ подъемомъ и некрутымъ спускомъ.

3) Черезъ р. Има-хэ и ея притокъ—два брода, на 26 верстѣ глубокіе въ полую воду, съ песчанымъ дномъ и съ некрутыми берегами.

4) Не доходя 4-хъ верстъ до д. Янтушанъ—перевалъ съ крутымъ извилистымъ спускомъ.

Дорога Синдишанъ—Тутинза—Итун-чжоу, длиною около 75 вер., соединяетъ тѣ же дороги, идетъ по мѣстности всхолмленной, съ рядомъ нетрудныхъ переваловъ, по мягкому, но не разбитому грунту, не пересѣкаетъ ни одного серьезнаго препятствія и только на 32-й верстѣ идетъ по вязкому болоту, которое, впрочемъ, обходится стороной.

Въ общемъ, дорога доступна движенію войскъ и обозовъ.

У дороги лежитъ д. Маошань съ ханшиннымъ заводомъ, гдѣ можно найти избытокъ ячменя, проса и скота.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) До д. Пиндьянъ (18-я верста) дорога идетъ долиною между горъ, покрытыхъ кустами (вершины лѣсомъ).

2) Пройдя д. Паяншу—вязкое болото съ совершенно негодными мостами (объѣзжается стороной въ разстояніи 2 верстъ отъ дороги).

Дорога Паухэтунь — Тутинза, длиною 12 верстъ, соединяетъ предыдущую дорогу съ дорогой идущей параллельно дорогѣ Гиринъ—Мукденъ и представляетъ хорошо наѣзженную проселочную дорогу съ суглинистымъ грунтомъ.

Дорога Сіяэлинъ — Тучинченъ — Итун-чжоу, длиною 66 верстъ, соединяетъ дороги Гиринъ — Мукденъ и Гиринъ — Мопэйшанъ, идетъ по ровной мѣстности съ суглинистымъ грунтомъ; лишь на второй половинѣ дорога пересѣкаетъ три нетрудныхъ перевала и, въ общемъ, удобна для движенія, исключая первыхъ 6 верстъ, гдѣ дорога мало наѣзжена и плоха.

Характерныя особенности дороги и важнѣйшія препятствія:

1) На 6-й верстѣ—одинъ высокій крутой перевалъ съ каменистымъ спускомъ.

2) На 37-й верстѣ—не очень крутой перевалъ Лоэлинъ.

3) Въ 8½ верстахъ отъ предыдущаго — другой перевалъ съ хорошимъ подъемомъ и спускомъ.

4) На 48-й верстѣ (у д. Янпаотунь)—третій перевалъ съ легкимъ круговымъ подъемомъ и немного крутымъ спускомъ.

5) У г. Итун-чжоу—р. Итун-хэ; переправа въ бродъ, дно песчаное, твердое.

Дорога Фуатунь — Мазалинъ — Мопэйшанъ, длиною 19 верстъ, соединяетъ предыдущую дорогу съ дорогой Гиринъ — Мопэйшанъ, представляетъ хорошую дорогу съ суглинистымъ грунтомъ и пересѣкаетъ одинъ нетрудный, но лѣсистый перевалъ Мазалинъ на 10-й верстѣ, со спускомъ весьма затруднительнымъ во время дождей.

Дорога Мативайза—Тавангоу—Чуаньсинхэ нѣсколько затруднительна для движенія обозовъ, такъ какъ:

1) вначалѣ, у д. Мативайза, идетъ по вязкому болотистому грунту;

2) между дд. Сяпоза и Тавангоу (8-я—10-я версты) пересѣкаетъ высокій перевалъ съ крутыми подъемомъ и спускомъ и здѣсь изрыта промоинами.

Дорога Сандагоу—Тучинченъ, длиною 20 вер., идетъ западнѣе предыдущей, пересѣкая между 1-й и 10-й верстами одинъ малый перевалъ Вайлапоза; между 10-й и 20-й верстой, эта дорога, будучи малоѣзженной проселочной и переходя черезъ одинъ большой перевалъ, вообще, неудобна для движенія войска.

Дорога Мопэйшанъ—Чаояншань, длиною 30 верстъ, вообще удобна для движенія, но во время дождей ея суглинистая почва, благодаря большому движенію обозовъ, дѣлается весьма вязкою и мѣстами долго не высыхаетъ (между прочимъ, на 18-й верстѣ, гдѣ устроена насыпь и проведены по сторонамъ канавы); пересѣкаетъ одинъ нетрудный перевалъ.

Дорога Мопэйшанъ—Силунь-тунь, длиною 14 верстъ, выходитъ на дорогу Итун-чжоу — Хай-лун-чэнъ и вообще удовлетворительна; есть одинъ малый перевалъ.

Дорога Мопэйшанъ—Чанъ-синтунь—Чаоянжень, длиною 31 верста проходитъ по высокимъ хребтамъ съ большими перевалами и для движенія войскъ неудобна.

Дорога Мопэйшанъ—Чаоянтунъ—Чаоянжень, длиною 31 верста, идетъ параллельно и западнѣе предыдущей и неудобна для движенія войскъ по вышеуказанной причинѣ.

Дорога Хуланъ—Моошань:

а) Длиною 38 верстъ, соединяетъ дороги Гуангай—Хуланъ—Мопэйшанъ и Синдишанъ — Тутинза — И-тун-чжоу; на первыхъ 20 верстахъ обладаетъ вязкимъ грунтомъ и пересѣкаетъ одинъ перевалъ съ болотистой почвой, которою отличается и весь остальной

участокъ дороги отъ перевала до конца, вслѣдствіе чего малоудобна для движенія тяжестей. Р. Има-хэ пересѣкается дорогой въ концѣ по броду, глубина 1/4 аршина (рѣка узка, дно каменистое, теченіе довольно быстрое).

б) Начиная съ 20-й версты и до конца дорога идетъ по ровному мѣсту, обладаетъ хорошимъ полотномъ и у д. Фыньдьязыгоу пересѣкаетъ большой перевалъ съ крутыми подъемомъ и спускомъ.

Дорога Гуангай—Хайшита, длиною 37 верстъ, представляетъ тропу, идущую лѣвымъ берегомъ р. Хуйфацзянъ, недоступную для обоза.

МАРШРУТЪ № 9.

Гуангай — гора Пэйшань.

Дорога Гуангай — Янча — Татунгоу — гора Пэйшань, длиною 310 верстъ, ведетъ къ узлу горъ Маньчжуріи и Кореи—горѣ Пэйшань, представляетъ собою тропу, идущую по лѣсисто-горно-болотистой мѣстности, неудобную мѣстами даже для вьюковъ; населеніе ничтожно и бѣдно, на мѣстные запасы разсчитывать нельзя, ихъ можно достать лишь между 134-й и 149-й верстой (долина р. Эрдахоерръ) и на 250-й верстѣ (д. Мандьянъ).

Важнѣйшія препятствія:

1) У г. Гуангай черезъ р. Хуй-фа-цзянъ—переправа на паромѣ (въ $^1/_2$ верстѣ выше есть бродъ, впрочемъ, глубокій и въ сухое время года).

2) Начиная съ 21-й версты (д. Камелаза), дорога превращается въ тропу, недоступную для обоза.

3) На 23-й верстѣ—перевалъ Суми-линъ (абс. выс. 196,4 саж.).

4) Между 30-й и 36-й верстой—перевалъ Наэрхунъ-линъ (абс. выс. 264,8 саж.), весьма крутой, доступный только вьюкамъ.

5) На 57-й верстѣ (д. Шахэдза)—бродъ черезъ р. Наэрхун-хэ (Чангоушан-хэ); рѣка шириною до 5 саж., быстрая, дно каменистое.

6) На 65-й верстѣ—2 неглубокіе брода рядомъ черезъ ту же рѣку.

7) Между 70-й и 76-й верстой—крутой перевалъ Янчалинъ; дорога вязка, а выступающіе корни деревьевъ совершенно затрудняютъ движеніе даже вьючныхъ животныхъ.

8) На 108-й верстѣ—бродъ черезъ р. Тудзы-хэ средней глубины; спуски довольно круты съ высокихъ обрывистыхъ береговъ; другой бродъ черезъ р. Мандьянъ.

9) Между 108-й и 116-й верстой—перевалъ Шуаншандза (абс. выс. 295,3 саж.) и на 118-й верстѣ—перевалъ Татунгоу-линъ (абс. выс. 353,47 саж.).

10) Съ 108-й до 127-й версты тропа представляетъ рядъ достаточно затруднительныхъ подъемовъ и спусковъ.

11) Между 134-й и 149-й верстой—перевалъ Нюуса-гоу-линъ (абс. выс. 409,02 саж.). Отъ этого перевала тропа идетъ по густо населенной и обработанной долинѣ р. Эрдахоерръ (длина долины 15 вер., ширина около 400 и болѣе саж.).

12) По р. Тододзянъ тропа едва доступна даже для одиночныхъ людей, береговыя скалы и крутыя горы приходится обходить глубокимъ русломъ рѣки.

13) Отъ устья р. Танхо (197-я верста) тропа принимаетъ свой прежній лѣсной характеръ.

14) На 250-й верстѣ—д. Мандьянъ въ долинѣ р. Мандьянъ; ширина долины 1 верста и болѣе, долина обработана.

15) Между 250-й и 265-й верстой дорога пересѣкаетъ р. Диндьянъ въ бродъ, а затѣмъ лѣсисто-болотистой мѣстностью постепенно поднимается на гору Пэйшань. Сама вершина обнажена, представляетъ скалистое кольцо съ крутыми отвѣсными берегами, на днѣ котораго лежитъ глубокое озеро съ прозрачной водой безъ водорослей и, повидимому, безъ водяной жизни.

Дорога Гіангай—Лахуту—Пэйшань, длиною 259 верстъ, идетъ восточнѣе предыдущей, соединяется съ ней у д. Мандьянъ (250-я верста предыдущей дороги и 214-я верста настоящей) и отъ этого пункта—по прежней дорогѣ до горы Пэйшань, въ общемъ, неудобна для движенія обозовъ на протяженіи послѣднихъ 140 верстъ и проходитъ также по малонаселенной и бѣдной мѣстности.

Важнѣйшія препятствія:

1) Отъ г. Гуангай до д. Эрдахэдза (29-я верста) идетъ колесная дорога долиной, шириной 4 версты и болѣе, обработанной, густо населенной; здѣсь можно въ изобиліи достать фуражъ и провіантъ, а также и подводы.

2) У д. Лишигоу (74-я верста)—бродъ черезъ р. Сунхандзянъ (Сунгари), широкій, глубокій; для переправы людей есть лодки малой величины.

3) На 119-й верстѣ—бродъ черезъ р. Сундьян-хэ, притокъ рѣчки Эррдодзянъ, средней глубины, дно каменистое, подходы обрывисты, но удобны.

4) Отъ р. Сундьян-хэ до р. Диндьянъ (93 версты) тропа идетъ лѣсомъ, разрѣзываетъ рядъ хребтовъ, изобилуя подъемами и спусками, изъ которыхъ многіе очень неудобны для движенія обозовъ.

5) На 212-й верстѣ—бродъ черезъ р. Диндьянъ близъ впаденія въ нее р. Мандьянъ, дно очень каменисто и неудобно для повозокъ; спускъ къ переправѣ и подъемъ отъ нея очень круты.

6) Начиная съ 214-й версты отъ д. Мандьянъ—тропа, общая съ предыдущей.

МАРШРУТЪ № 10.

Долина р. Сунгари—Чэн-цзя-гоу—Па-цзя-гоу—Па-цзя-дянь—Тун-хуа-сянь — Хуай-жэнь-сянь — Куань-дянь-сянь — Ань-дун-сянь — Да-гушань—Би-цзы-во—около 660 верстъ.

Отъ с. Чэн-цзя-гоу до с. Па-цзя-дянь (125 верстъ) описываемый путь пересѣкаетъ главный кряжъ Чан-бо-шаньской горной системы, покрытый густымъ, почти дѣвственнымъ, лѣсомъ; мѣстность сильно гористая, пересѣченная, закрытая, представляющая почти сплошное горное и лѣсное дефиле.

Этотъ участокъ пути представляетъ очень тяжелую вьючную тропу, едва доступную для пѣхоты и кавалеріи; зимой, когда рѣки, вдоль которыхъ идетъ тропа, замерзаютъ, можно съ большими затрудненіями протащить орудія и двуколки по льду, но въ остальное время года движеніе артиллеріи и обозовъ по этому участку почти невозможно. Зимой 1901 года здѣсь прошелъ небольшой отрядъ нашихъ войскъ съ орудіями и двуколками, но это движеніе было сопряжено съ громадными затрудненіями.

Отъ д. Чэн-цзя-гоу тропа идетъ по узкому каменистому уступу, вдоль лѣваго берега р. Сунгари; уступъ этотъ мѣстами поднимается очень высоко (до 60 саженъ) надъ уровнемъ рѣки, и во многихъ мѣстахъ его ширина недостаточна для движенія артиллеріи и обозовъ, которые должны двигаться по руслу рѣки, а такое движеніе возможно не во всякое время; при движеніи по тропѣ приходится иногда развьючивать животныхъ и, конечно, почти все время нужно вести верховыхъ лошадей въ поводу.

У с. Чэн-чан-гоу тропа выходитъ въ узкую долину р. Ту-цзя-хуа-эръ; вдоль этой рѣки до перевала Лао-ѣ-линъ идетъ наѣзженная дорога; въ сухое время серьезныхъ препятствій для движенія здѣсь не встрѣчается.

На перевалѣ Лао-ѣ-линъ дорога опять обращается въ едва замѣтную тропу, очень крутую и узкую, во многихъ мѣстахъ заваленную камнями и деревьями.

Спустившись съ перевала, тропа выходитъ въ долину верхняго теченія р. Хунь-цзянъ и опять обращается въ плохую дорогу, движеніе по которой въ теплое время года сильно затрудняется болотистой почвой долины.

Отъ с. Па-цзя-дянь до г. Ань-дун-сянь дорога идетъ по мѣстности гористой, пересѣченной, закрытой; до с. Сы-цзя-дянь мѣстность сильно лѣсиста, а далѣе лѣса попадаются лишь сравнительно небольшими участками.

Въ общемъ, качество и свойство этого участка пути весьма схожи

съ параллельными ему участками путей, описанныхъ выше. Переваловъ довольно много, но почти всѣ они не представляютъ серьезнаго препятствія для движенія, и только одинъ-два перевала будутъ тяжелы для артиллеріи и обозовъ, особенно послѣ дождей; въ этотъ же періодъ будетъ представлять весьма серьезное препятствіе и р. Хунь-цзянъ близъ г. Тун-хуа-сяня и г. Хуай-жэнь-сяня.

Отъ с. Па-цзя-дянь до г. Тун-хуа-сяня (около 60 верстъ) дорога идетъ узкой долиной р. Хунь-цзянъ, нѣсколько разъ пересѣкая рѣку по бродамъ, которые близъ г. Тун-хуан-сяня довольно глубоки ($2^1/_2$—$3^1/_2$ футовъ), почему въ $1^1/_2$ верстѣ отъ города устроенъ небольшой паромъ, довольно прочной постройки, поднимающій сразу 4 двуколки и 20 человѣкъ; ширина рѣки здѣсь 50—75 саженъ.

Отъ г. Тун-хуа-сяня дорога идетъ по правому берегу р. Хунь-цзянъ еще на протяженіи 8—10 вер., при чемъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ она проходитъ по узкому (4—5 шаговъ) каменистому, хотя и хорошо разработанному уступу, нависшему надъ рѣкой.

Дальше дорога идетъ узкими долинами горныхъ рѣкъ на сс. Хума-хэ, Гу-ай-мао-цзы, г. Хуай-жэнь-сянь, пересѣкая нѣсколько хотя и высокихъ, но вполнѣ доступныхъ для колеснаго движенія переваловъ.

Близъ г. Хуай-жэнь-сяня дорога опять выходитъ въ долину р. Хунь-цзянъ и два раза пересѣкаетъ здѣсь рѣку, шириной которой въ нѣкоторыхъ мѣстахъ достигаетъ 80—100 саженъ, при глубинѣ не менѣе 3—4 футовъ, броды здѣсь открываются лишь въ сухое время года, глубина ихъ не менѣе 3—4 футовъ, почему для переправы черезъ рѣку пользуются преимущественно имѣющимися здѣсь паромами.

Отъ г. Хуай-жэнь-сяня до г. Куань-дянь-сяня весьма тяжелый участокъ пути; здѣсь дорога идетъ на с. Гань-гоу-линъ и перевалъ того же названія, черезъ перевалы Ту-мынь-линъ и Чжу-ча-гоу-линъ, на с. Ху-цзя-цзы и г. Куань-дянь-сянь, пересѣкая нѣсколько довольно высокихъ горныхъ кряжей. Перевалъ Гань-гоу-линъ, наиболѣе высокій и крутой, доступенъ для движенія артиллеріи и обозовъ лишь съ весьма серьезными затрудненіями, а послѣ сильныхъ размывовъ въ періодъ дождей бываетъ иногда совершенно недоступенъ для колеснаго движенія; остальные перевалы серьезнаго препятствія для движенія не представляютъ.

Отъ г. Куань-дянь-сяня дорога идетъ на перевалъ Пу-ту-дяо-линъ, с. Эр-дао-гоу, перевалъ Ван-чан-линъ, с. Ван-цзя-дянь, с. Чан-ганъ, с. Лао-бянь, с. Цзю-лянь-чэнъ и г. Ань-дун-сянь; на этомъ участкѣ дорога носитъ тотъ же горный характеръ, но перевалы гораздо ниже и вполнѣ доступны для движенія артиллеріи и обозовъ; у с. Лао-бянь дорога выходитъ въ долину р. Ялу-цзянъ и далѣе идетъ по правому берегу рѣки.

У с. Цзю-лянь-чэнъ имѣется очень хорошая позиція, длиною около 4 верстъ, фронтомъ на юго-востокъ, весьма удобная для обороны переправы черезъ р. Ялу-цзянъ; на этой позиціи сохранились

устроенные китайцами окопы. Такая же позиція, но только менѣе удобная, имѣется къ сѣверо-западу отъ г. Ань-дун-сяня, на дорогѣ въ г. Фын-хуан-чэнъ.

Отъ г. Ань-дун-сяня до г. Би-цзы-во (215 верстъ) дорога идетъ по прибрежной, слегка всхолмленной равнинѣ вдоль Корейскаго залива; препятствія для движенія могутъ представить здѣсь лишь устья многочисленныхъ рѣкъ, впадающихъ въ заливъ, да мѣстами болотистая почва.

МАРШРУТЪ № 11.

Гиринъ—Дьяпигоу.

Дорога Гиринъ—Сашунъ—Дьяпигоу, длиною 204 версты, выводитъ къ владѣніямъ Ханденгю и далѣе въ верховья р. Сунгари; начиная съ 20-й версты, представляетъ собой тропу, которая мѣстами переходитъ въ дорогу, а вообще идетъ черезъ рядъ горно-лѣсистыхъ дефиле съ 16 перевалами, для колеснаго движенія недоступна и способствуетъ оборонѣ пути ничтожными силами. Рѣдкое и разбросанное населеніе даетъ возможность располагать подъ крышей только небольшіе отряды (не болѣе 1 баталіона) и до крайности затруднитъ сборъ мѣстныхъ средствъ. Воды по пути достаточно.

1) Между г. Гиринъ и долиной р. Яму-хэ (Ямугоу) мѣстность гориста при относительной высотѣ горъ 60—80 саж. Горы покрыты преимущественно лиственнымъ лѣсомъ или кустарникомъ и мало гдѣ распаханы. Дорога идетъ по пади, хорошо накатана и препятствія представляютъ лишь каменистые участки.

2) Черезъ перевалъ Сыдагоу-линъ тропа непригодна для нашихъ обозовъ.

3) Въ долинѣ р. Яму-хэ дорога отлично накатана; долина густо населена и обработана.

4) Отъ д. Ямукоуза до м. Сашунъ мѣстность гориста и лишь у м. Сашунъ образуется равнина. Далѣе до перевала Дун-тай-линъ мѣстность населена, съ грунтомъ суглинистымъ въ долинѣ р. Лаба-хэ, а далѣе черноземнымъ.

5) Въ мѣстности Цзеньшанди (96-я верста) по сторонамъ дороги лежатъ поля, засѣянныя табакомъ и макомъ, но, начиная съ 103-й версты, мѣстность становится менѣе населенной и болѣе лѣсистой при сохраненіи своего горнаго характера до самаго м. Дьяпигоу.

6) Съ 105-й версты (ф. Дацимбэй) дорога превращается въ тропу, а мѣстность въ лѣсную тайгу, но съ 119-й версты тропа вновь переходитъ въ дорогу; на всемъ этомъ участкѣ (105-я—119-я верста) тропа можетъ быть легко приспособлена для колеснаго движенія. Долина р. Піо-хэ, въ которую дорога вступаетъ южнѣе пер. Тодого-линъ, густо населена.

7) Съ 124-й версты дорога вновь переходитъ въ лѣсную тропу, идущую по малонаселенной мѣстности; на 128-й верстѣ (ханшинный заводъ Шэлингоу) тропа камениста до такой степени, что движеніе верхомъ затруднительно.

8) Черезъ перевалъ Хоангоу-линъ (134-я верста) тропа настолько камениста, что конницѣ придется спѣшиться; на 139-й верстѣ въ долинѣ

р. Муцн-хэ тропа снова обращается въ дорогу. Долина р. Муцн-хэ густо населена.

9) На 157-й верстѣ дорога вновь переходитъ въ тропу среди тайги и находится въ очень плохомъ состояніи (камни, корни деревьевъ, небольшія болотины).

10) На 163-й верстѣ (перевалъ Хоу-линъ) тропа очень плоха: очень камениста, болотиста и перепутана корнями деревьевъ.

11) Въ долинѣ р. Суо-ла-хэ (167-я—175-я верста) тропа обращается въ дорогу, при чемъ долина населена много слабѣе, чѣмъ долина р. Муцн-хэ.

12) На 175-й верстѣ (мѣстность Гуолифанъ) дорога опять обращается въ тропу; мѣстность по сторонамъ очень мало населена, обработанныхъ полей почти нѣтъ; грунтъ—глина или камень.

13) Наконецъ съ 191-й версты тропа снова переходитъ въ дорогу; грунтъ каменистый, населеніе слабо, обработанныхъ полей почти нѣтъ.

В. Дефиле (горы, лѣса, воды, болота):

1) У г. Гиринъ—переправа черезъ р. Сунгари по 4-мъ китайскимъ паромамъ, подъемной силы каждый менѣе 400 пуд.; тутъ же бродъ для арбъ, глубина 3 фута.

2) На протяженіи первыхъ 4-хъ верстъ дорога идетъ по пади при превышеніи высотъ на 60—80 саж., съ грунтомъ суглинистымъ а на первой верстѣ и сильно каменистымъ.

3) На 4-й верстѣ—перевалъ Мяо-линъ, нетрудный для войскъ и обозовъ. Восточный скатъ сравнительно крутъ, но не длиненъ. Дорога хороша, но грунтъ—почти чистая глина, сильно распускающаяся въ дожди.

4) На 10-й верстѣ—перевалъ Хоу-линъ съ некрутыми скатами, западнымъ длиною 1 верста, восточнымъ $^1/_2$ версты. Относительная высота перевала 680 фут. надъ р. Сунгари у г. Гиринъ. Западный скатъ перевала будетъ очень труденъ для кавалеріи, артиллеріи и обозовъ, вслѣдствіе массы огромныхъ камней, разбросанныхъ по полотну дороги.

5) Между 10-й и 20-й верстой дорога идетъ по пади, шириной $^1/_2$—1 версты со скатами, покрытыми лѣсомъ. Грунтъ супесчаный, твердый, удобенъ для движенія даже въ дожди.

6) На 20-й верстѣ—перевалъ Яо-линъ, западный скатъ, длиною $^1/_2$ версты, восточный 600 саженъ, оба некруты, но на 2-мъ дорога настолько размыта, что потребуется исправленіе для движенія артиллеріи и обозовъ. Грунтъ супесчаный.

7) Отъ д. Эхему дорога сворачиваетъ въ долину р. Яму-хэ и въ 1 верстѣ восточнѣе этой деревни переходитъ черезъ перевалъ Ямулинъ; кружная дорога изъ д. Эхему идетъ на д. Люатингоу черезъ перевалъ Сыдагоу-линъ (абс. выс. 1750 ф. и относ. 70—85 саж.). Подъемъ на этотъ перевалъ, длиною болѣе версты, крутъ и

тянется среди густого лѣса. Спускъ, длиною 2 версты съ лишнимъ, вначалѣ еще круче подъема, покрытъ кустарникомъ. Тропа черезъ перевалъ допускаетъ, большей частью, движеніе конницы по одному и не иначе, какъ спѣшившись.

Этотъ перевалъ слѣдуетъ признать недоступнымъ для нашего обоза.

Болѣе короткая тропа черезъ перевалъ Яму-линъ обладаетъ свойствами, аналогичными съ тропой черезъ перевалъ Сыдагоу-линъ.

8) Долина р. Яму-хэ представляетъ падь, шириною 1/2—3/4 версты. по дну при относительномъ командованіи краевъ, 80—100 саж., при чемъ горы покрыты прекраснымъ лѣсомъ.

9) Въ 1-й верстѣ южнѣе д. Ямукоузы (50-я верста) дорога идетъ по узкому дефиле между отвѣсной скалой и р. Сунгари; при особенно большихъ разливахъ вода заливаетъ дорогу, и тогда пользоваться приходится обходной тропой, проходящей, по разспроснымъ свѣдѣніямъ, съ востока.

10) На 53-й верстѣ—перевалъ Мяо-линъ, подъемъ, длиною 1 верста, спускъ 2 версты; тотъ и другой идутъ уступами и мѣстами весьма круты. Вообще этотъ перевалъ недоступенъ для артиллеріи; обозъ же требуетъ припряжки, а на спускѣ лямокъ.

11) На 57-й верстѣ — перевалъ Чжанъ-дя-вай-линъ (абс. выс. 1200 ф.); подъемъ, длиною около 1 1/2 версты, некрутъ; спускъ коротокъ и крутъ.

12) На 58-й верстѣ—р. Та-фу-тай-хэ, шириной 5—6 шаговъ; глубина бродовъ въ сухое время не больше 1/2 фута; дно каменистое.

13) На 62-й верстѣ—перевалъ Чайлинганъ (абс. выс. 1340 ф. и относ. 50 саж.). Подъемъ не затрудняетъ, поросъ молодымъ лѣсомъ; спускъ отлогій.

14) На 70-й верстѣ—перевалъ Сашун-линъ (абс. выс. 1975 ф.), покрытый дикой тайгой лиственнаго лѣса. Западный скатъ, длиною 6 верстъ, незатруднителенъ для движенія, но въ 2 верстахъ отъ подошвы онъ представляетъ лѣсистое ущелье шир. 2 1/2 арш., при чемъ дорога усыпана камнями. Спускъ, длиною 2 версты, пологъ, дорога камениста.

15) На первыхъ 7 верстахъ отъ перевала Сашун-линъ мѣстность продолжаетъ быть гористой и лѣсистой.

16) У м. Сашунъ дорога пересѣкаетъ р. Лаба-хэ, шириной 12—15 саж., глубиной отъ м. Сашунъ до устья 2—7 ф.; въ обыкновенную воду бродовъ много; дно каменистое, берега твердые и пологіе. Долина широка, густо населена и изрѣзана дорогами.

17) У д. Суха—бродъ черезъ рѣчку. Глубина брода 2 ф., ширина 5—6 ф., дно твердое, песчано-каменистое.

18) На 103-й верстѣ—незначительный перевалъ Дунь-тай-линъ.

19) Отъ перевала Дунь-тай-линъ (103-я верста) до р. Піо-хэ (119-я верста) дорога идетъ черезъ лѣсную тайгу.

20) На 111-й верстѣ — перевалъ Тодого-линъ (Ту-доу-га-линъ)

(абс. выс. 1778 ф.); подъемъ, длиною около 2 верстъ, некрутъ; спускъ, длиною 2 версты, идетъ уступами.

21) Между 111-й и 118-й верстой дорога идетъ узкой лѣсистой падью.

22) На 119-й верстѣ дорога пересѣкаетъ р. Піо-хэ (шир. 5—7 саж., глуб. 2—3 ф., рѣдко болѣе, дно каменистое, теченіе весьма быстрое), долина узкая съ крутыми, во многихъ мѣстахъ отвѣсными берегами, высотою 30—40 саж., густо населена.

23) На 125-й верстѣ — перевалъ Татаго-линъ (Тато-гоу-линъ), Ужунь-синху-линъ, при чемъ дорога вновь обращается въ лѣсную тропу. Оба склона перевала круты на первой верстѣ, считая отъ вершины.

24) У д. Шелингоу (130-я верста) тайга растетъ на болотистомъ грунтѣ; тропа здѣсь по своей каменистости непригодна для верховой ѣзды.

25) На 134-й верстѣ—перевалъ Хоангоу-линъ (абс. выс. 2150 ф.), покрытый дикой тайгой; лѣсъ мѣшанный, на южномъ склонѣ мѣстами болотистый. Подъемъ очень крутъ на послѣдней верстѣ; спускъ еще круче, особенно на первыхъ $1^1/_2$ вер. Тропа камениста и недоступна для конницы.

26) На 139-й верстѣ—р. Муцн-хэ, шириной 2—3 саж. при средней глубинѣ 3—4 ф., твердомъ днѣ; на дорогѣ бродъ; долина р. Муцн-хэ густо населена; скаты покрыты невысокимъ лѣсомъ.

27) На лѣвомъ берегу рѣки на первыхъ 3-хъ верстахъ лежатъ болотистые луга, непроходимые для конныхъ.

28) На первыхъ 4-хъ верстахъ отъ выхода тропы съ пер. Хоангоу-линъ въ долину р. Муцн-хэ дорога идетъ мѣстами по карнизу надъ рѣкой на высотѣ 8 саж.

29) Отъ ус. Тіинза дорога идетъ первыя 6—7 вер. долиною ручья, мѣстами мокрой и съ лѣсистыми скатами, а затѣмъ превращается въ тропу среди лѣсной пади.

30) На 158-й верстѣ—перевалъ Чаншин-линъ (абс. выс. 1700 ф.), длиною около $1^1/_2$ версты, не очень крутой, но съ узкой дорогой, требующей разработки для артиллеріи. Спускъ довольно крутъ. Дорога очень плоха (камни, корни деревьевъ, болотины).

31) На 163-й верстѣ — перевалъ Хоу-линъ (абс. выс. 3120 ф.), подъемъ, длиною болѣе 2 верстъ, не очень крутъ; тропа очень камениста, болотиста и перепутана корнями деревьевъ. Спускъ, длиною $2^1/_2$ версты, также плохъ.

32) Между 167-й и 175-й вер. тропа превращается въ дорогу и идетъ долиной р. Суола-хэ (шир. 8—10 шаг., глуб. 2—4 ф., дно очень каменистое, долина, шириною по дну около $^1/_2$ версты, обработана, но населена довольно слабо, слабѣе, чѣмъ долина р. Муцн-хэ). Дорога въ этой долинѣ идетъ мѣстами по карнизу, при чемъ окружающія горы покрыты некрупнымъ и негустымъ лѣсомъ.

33) Начиная съ 175-й версты (мѣстность Гуоли-фан-шинъ), дорога вновь превращается въ тропу.

34) Начиная съ 179-й версты, тропа идетъ долиной притока р. Суола-хэ, Бай-мя-за-хэ (Памяуцза-хэ); долина ея представляетъ совсѣмъ узкую горную падь, а окружающія горы покрыты невысокимъ, но довольно густымъ лѣсомъ. Ширина рѣки 5—6 шаг., глубина 1—2 ф., дно и долина каменисты. Мѣстность населена очень слабо. Тропа допускаетъ движеніе только по одному, весьма камениста и вообще затруднительна для движенія.

35) На 186-й верстѣ—перевалъ Лоэнгоу-линъ, Памяуцза-линъ (абс. выс. 1960 ф.). Подъемъ, длиною 2 версты, не очень крутъ, но каменистъ, спускъ крутъ на протяженіи 1/2 версты и каменистъ на протяженіи 1 версты.

36) На 189-й верстѣ—перевалъ Лодинчан-линъ (абс. выс. 1890 ф.); подъемъ, длиною 1/2 версты, крутъ, спускъ крутъ на протяженіи 1/2 версты и очень каменистъ на протяженіи 1 1/2 версты.

На 191-й верстѣ тропа входитъ въ долину р. Вый-са-хэ, превращаясь въ дорогу. Рѣка шириной 5—6 шаг., средняя глубина 3—4 ф., дно каменистое, бродовъ очень много. Въ долинѣ р. Вый-са-хэ тропа обращается въ дорогу и до м. Дьяпигоу вполнѣ пригодна для движенія; она идетъ по весьма узкой горной пади съ крутыми берегами, поросшими крупнымъ лѣсомъ. Мѣстность очень слабо населена.

Важнѣйшіе населенные пункты *):

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЕ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
—	Дер. Баиндохо	20	150	30	25
5—7	„ Сандьязя	50	300	50	15
13—15	„ Дагудяза	16	70	22	15
16—18	„ Сяогудяза	20	100	60	6
22	„ Эхэму	30	200	40	15
22—24	М. Лязгоу	10	60	5	—
25	Дер. Гуандятунь	10	60	12	15
28—38	М. Люатингоу	50	250	70	30
40—50	„ Ямугоу	75	350	56	60
50	„ Ямукоуза	20	100	15	20
55	„ Сяофутайхэ	30	120	35	5
58	„ Та-фу-тай-хэ	100	500	130	170
77—78	„ Водикоу	10	79	30	10
86	Дер. Хо-сашунъ	10	150	10	8

*) Въ числѣ пунктовъ необходимо упомянуть объ усадьбѣ Ханденгю „Тіинза“ на 150 верстѣ.

Верстъ отъ начала дороги.	НАЗВАНІЯ ПУНКТОВЪ.	Дворовъ.	Жителей.	Рогатаго скота.	Лошадей.
87	М. Сашунъ	70	450	70	50
	Дд. Дун-падьяза и Син-падьяза.	24	140	23	23
93	Дер. Суха.	18	56	10	6
95	„ Лю-дя-вай-цза.	10	60	20	—
96—100	М. Цзеньшаньди	50	160	15	10
105	„ Дацимбэй.	20	100	40	—
107—110	„ Шидохоза	30	150	20	5
113—115	„ Тодогоу	20	220	20	15
120—121	Ф. Сяохуангоукоуза	10	70	15	10
121—122	М. Та-то-гоу.	20	105	15	5
129½—132	„ Шэлингоу	100	800	50	15
137—139	„ Хоангоу	10	40	10	4
143—148	Дер. Эрр-до-денза	20	100	20	5
152—156	М. Ту-до-гоу.	10	80	8	5
167—174	„ Суо-ла-хэза.	30	180	—	—
183½	„ Бай-мэ-за (Памяуцза) . .	20	100	2	3
204	„ Дьяпигоу.	50	750	75	100

МАРШРУТЪ № 12.

И-тун-чжоу — Да-гу-шань — Та-ка-ди — Па-ин-дянь — Чан-цзя-дянь — Син-минь-пу — Син-цзин-тинъ — Цзян-чанъ — Саи-ма-цзы — Фын-хуан-чэнъ — Ань-дун-сянь — около 480 верстъ.

Отъ с. Да-гу-шань до с. Чан-цзя-дянь (у верховья р. Цин-хэ), на протяженіи около 120 верстъ, дорога идетъ по мѣстности гористой, пересѣченной, закрытой; почти всѣ долины, по которымъ проходитъ дорога, имѣютъ болотистую почву, а берега долинъ покрыты мелкимъ и рѣдкимъ лѣсомъ; вся эта мѣстность, составлявшая еще въ недавнее время территорію Императорской охоты и носящая названіе Вей-чанъ, весьма слабо населена, и населеніе очень бѣдно.

Дорога на всемъ этомъ участкѣ вполнѣ доступна для колеснаго движенія лишь въ сухое время, а еще лучше зимой; послѣ дождей или во время оттепели болотистая почва долинъ быстро напитывается влагой и дорога становится почти непроходимой.

Высокихъ горныхъ кряжей и тяжелыхъ переваловъ здѣсь нѣтъ; всѣ перевалы вполнѣ доступны для движенія артиллеріи и обоза; рѣкъ, которыя по своимъ размѣрамъ могутъ составить препятствіе для движенія, тоже нѣтъ. Зато весьма серьезнымъ препятствіемъ, особенно для движенія крупныхъ отрядовъ, служатъ — малонаселенность, почти пустынность, всей этой полосы и крайняя бѣдность населенія. Всѣ селенія состоятъ изъ весьма небольшого числа дворовъ, разбросанныхъ въ одиночку на большомъ протяженіи; самый крупный населенный пунктъ, с. Та-ка-ди, состоитъ изъ 125 дворовъ, разбросанныхъ на 10—15 квадратныхъ верстахъ. Поэтому отъ расположенія войскъ на квартирахъ придется здѣсь почти совершенно отказаться.

Изъ запасовъ продовольствія здѣсь можно достать только свинину и солому, да и то для небольшого отряда, поэтому необходимо запасаться продовольствіемъ на все время движенія по описываемому участку дороги, до выхода изъ лѣсовъ Императорской охоты въ долину р. Цин-хэ.

Отъ с. Чан-цзя-дянь дорога идетъ на с. Да-ши-хэ-цзы, пересѣкая хребетъ Ха-ма-линъ, черезъ перевалъ Ван-сань-гоу-цзы-линъ; далѣе — на с. Фу-дун-шу-гоу и с. Ван-чэн-цзы, пересѣкая въ 10—12 верстахъ отъ послѣдняго пункта одинъ изъ самыхъ крупныхъ отроговъ хребта Лун-ганъ, направляющійся къ с. Лин-кай; дорога идетъ здѣсь черезъ перевалъ Сы-цзя-гоу-линъ, хотя довольно высокій и крутой, но вполнѣ доступный для колеснаго движенія, какъ и всѣ остальные перевалы на описываемомъ пути.

На всемъ участкѣ отъ с. Чан-цзя-дянь до с. Ван-чэн-цзы (75 верстъ) дорога идетъ по горнымъ долинамъ преимущественно съ песчаной или глинистой почвой; болотъ попадается значительно меньше, чѣмъ на первомъ участкѣ; населенныхъ пунктовъ гораздо больше и населеніе болѣе зажиточно.

Здѣсь можно уже съ большими удобствами расквартировать войска; запасовъ продовольствія хватитъ даже для довольно крупнаго отряда (1,000—2,000 чел.).

Отъ с. Ван-чэн-цзы до г. Фын-хуан-чэна (около 225 верстъ) дорога хотя и пересѣкаетъ два — три довольно высокихъ и крутыхъ перевала, тяжелыхъ для движенія, но тѣмъ не менѣе она доступна для артиллеріи и обозовъ.

Отъ г. Фын-хуан-чэна до г. Ань-дун-сяня (45 верстъ) гористый характеръ мѣстности переходитъ въ холмистый, болѣе открытый; никакихъ препятствій для движенія здѣсь нѣтъ. У с. Тай-шан-чэнъ и передъ г. Ань-дун-сянь имѣются довольно хорошія позиціи, фронтомъ на юго-востокъ, длиною каждая около 4 верстъ.

Такимъ образомъ, весь описанный путь вполнѣ пригоденъ для колеснаго движенія, наиболѣе серьезными препятствіями для движенія въ этомъ направленіи значительныхъ отрядовъ будутъ: пустынность и крайняя бѣдность всей территоріи лѣсовъ Императорской охоты, а послѣ дождей или оттепели также и болотистая почва большинства горныхъ долинъ этого раіона.

Участокъ описаннаго маршрута Цзян-чанъ—Фын-хуан-чэнъ—Ань-дун-сянь (150 вер.) можетъ быть замѣненъ слѣдующими маршрутами:

а) Цзян-чанъ — Сы-пин-гай — Куань-дянь-сянь — Ань-дун-сянь, около 160 верстъ.

Дорога идетъ на сс. Сы-пин-гай, Эр-дао-хэ-цзы, г. Куань-дянь-сянь, Эр-дао-гоу, Ван-цзя-дянь, Чап-ганъ, Лао-бянь, Цзю-лянь-чэнъ и г. Ань-дун-сянь, пересѣкая нѣсколько хотя и тяжелыхъ, но доступныхъ для колеснаго движенія переваловъ; изъ всѣхъ переваловъ самый тяжелый — черезъ хребетъ Фэнь-шуй-линъ, къ сѣверо-западу отъ с. Сы-пин-гай; перевалъ этотъ очень труденъ для артиллеріи и обоза, а послѣ дождей, если онъ сильно размытъ, становится для этихъ родовъ войскъ совершенно недоступнымъ.

б) Цзян-чанъ — Сы-пин-гай — Куань-дянь-сянь — Чан-дянь-хэ-коу (или Гу-лу-цзы), около 120 верстъ.

Этотъ маршрутъ совпадаетъ съ предыдущимъ; только въ 20 верстахъ къ югу отъ г. Куань-дянь-сяня, за переваломъ Ван-чан-линъ, отдѣляются двѣ дороги (каждая длиною около 15 верстъ), идущія въ южномъ направленіи къ с. Чан-дянь-хэ-коу и с. Гу-лу-цзы.

в) Изян-чанъ—Сы-пин-гай—Куань-дянь-сянь—Сяо-пу-си-хэ, около 130 верстъ.

До гор. Куань-дянь-сянь дорога идетъ въ указанномъ выше направленіи, а далѣе (около 50 верстъ) на сс. Цзю-лю-ань, Чан-дянь-цзы и с. Сяо-пу-си-хэ; дорога доступна для колеснаго движенія.

Въ 6—7 верстахъ къ юго-востоку отъ с. Куань-дянь-сяня дорогу пересѣкаетъ хорошая позиція, длиною около 3—4 верстъ, фронтомъ на сѣверо-западъ.

МАРШРУТЪ № 13.

Мо-пань-шань (или изъ Хей-ши-тоу)—Хай-лун-чэнъ—У-фан-лоу—Синь-мин-пу — Синь-цзин-тинъ — Хуай-жэнь-сянь — Ча-гоу-мынь — около 370 верстъ.

Путь этотъ на всемъ протяженіи проходитъ по мѣстности гористой, сильно пересѣченной, закрытой. Переваловъ довольно много; изъ нихъ нѣсколько высокихъ, крутыхъ и трудныхъ для движенія артиллеріи и обоза, хотя, въ общемъ, весь описываемый путь доступенъ для колеснаго движенія.

Отъ м. Мо-пань-шань до г. Хай-лун-чэна (40 верстъ) трудныхъ переваловъ нѣтъ, но дорога проходитъ по мѣстности бѣдной, мало населенной; здѣсь можно получить продовольственные продукты и фуражъ лишь въ самыхъ ограниченныхъ размѣрахъ; крупныхъ населенныхъ пунктовъ, удобныхъ для расквартированія войскъ, на этомъ участкѣ нѣтъ, кромѣ двухъ конечныхъ пунктовъ.

Отъ г. Хай-лун-чэна до с. У-фан-лоу (около 100 верстъ) можно двигаться по двумъ дорогамъ, почти одинаковой длины: а) на сс. Бэй-шань-чэн-цзы и Нань-шань-чэн-цзы; б) на сс. Лю-хэ-чжанъ и Ван-хэ-гоу. Обѣ дороги доступны для движенія артиллеріи и обозовъ, но первая болѣе удобна: на ней только одинъ перевалъ Ха-ма-линъ, хотя и довольно высокій, но хорошо разработанный; на второй дорогѣ переваловъ гораздо больше и она менѣе наѣзжена.

Отъ с. У-фан-лоу до с. Син-цзин-тинъ (80 верстъ) дорога пересѣкаетъ три небольшихъ перевала, не составляющихъ серьезнаго препятствія для движенія.

Отъ г. Син-цзин-тинъ до г. Хуай-жэнь-сяня (80 верстъ) дорога идетъ на сс. Хо-шань-тай, У-дао-хэ-цзы и Эр-дао-хэ-цзы, пересѣкая только одинъ довольно высокій перевалъ — Тай-пин-линъ; перевалъ этотъ хотя и доступенъ, но очень труденъ для артиллеріи и обоза; спускъ и подъемъ коротки, очень круты и каменисты.

Кромѣ перевала, никакихъ препятствій для движенія на описываемомъ участкѣ нѣтъ и дорога здѣсь, вообще, довольно хороша.

Отъ г. Хуай-жэнь-сяня до с. Чо-гоу-мынь (70 верстъ) дорога идетъ почти параллельно теченію р. Хунь-цзянъ, въ 10—12 верстахъ къ востоку отъ нея, пересѣкая по крутымъ каменистымъ переваламъ высокій и лѣсистый кряжъ Лао-ѣ-линъ и нѣсколько его отроговъ.

Участокъ этотъ самый тяжелый для движенія; если онъ и доступенъ для артиллеріи и обозовъ, то съ весьма серьезными затрудне-

ніями. Мѣстность здѣсь бѣдная и мало населенная; пунктовъ, удобныхъ для расквартированія войскъ, очень мало.

Послѣдній участокъ описаннаго пути, въ случаѣ надобности, можетъ быть замѣненъ слѣдующимъ маршрутомъ: Хуай-жэнь-сянь—Гань-гоу-линъ—Тай-пин-со—Куань-цзя-дянь—Сяо-пу-си-хэ, около 100 верстъ.

Дорога эта пересѣкаетъ три высокихъ и очень тяжелыхъ перевала: Гань-гоу-линъ, Мяо-линъ и Цуо-сю-линъ, кромѣ цѣлаго ряда небольшихъ переваловъ. Вообще, дорога тяжела и болѣе пригодна для вьючнаго, чѣмъ для колеснаго движенія. Артиллерія и обозъ здѣсь если и могутъ пройти, то съ весьма большими затрудненіями.

МАРШРУТЪ № 14.

Хэй-ши-гоу — Гу-шань-цзы — Сань-дао-гоу — Тун-хуа-сянь — Юй-шу-линъ—около 270 верстъ.

Отъ м. Хэй-ши-год до с. Сань-дао-гоу (130 верстъ) дорога идетъ долинами р. Хуй-фа-цзянъ и ея притока р. Сань-дун-хэ; дорога вполнѣ доступна для артиллеріи и обоза; никакихъ препятствій, кромѣ указанныхъ двухъ рѣкъ, проходимыхъ въ бродъ, на дорогѣ не встрѣчается.

Отъ с. Сань-дао-гоу до г. Тун-хуа-сянь (50 верстъ) дорога пересѣкаетъ высокій и широкій (около 20 верстъ) горный кряжъ Лун-ганъ, одинъ изъ главныхъ отроговъ хребта Чан-бо-шань.

Перевалъ Ма-лу-гоу-линъ очень высокъ, крутъ, каменистъ и покрытъ довольно густымъ и крупнымъ лѣсомъ; особенно крутъ сѣверный спускъ перевала; на перевалѣ дорога обращается во вьючную тропу, весьма трудную для артиллеріи и обоза.

У г. Тун-хуа-сяня дорога пересѣкаетъ р. Хунь-цзянъ, проходимую въ бродъ; съ подъемомъ воды рѣка эта представляетъ серьезное препятствіе для движенія.

Отъ г. Тун-хуа-сяня до с. Юй-шу-линъ (90 верстъ) дорога, пересѣкая высокій хребетъ Лао-линъ и нѣсколько его отроговъ, представляетъ почти сплошное горное и лѣсное дефиле; она во многихъ мѣстахъ обращается во вьючную тропу, трудно доступную для артиллеріи и обоза. На этомъ участкѣ дорога пересѣкаетъ семь высокихъ и крутыхъ, вообще тяжелыхъ, перевалovъ, изъ которыхъ самый трудный—Лао-ѣ-линъ. Мѣстность по сторонамъ дороги покрыта почти сплошнымъ лѣсомъ и весьма способствуетъ устройству засадъ и нечаянныхъ нападеній. Въ виду всего этого, лучше избѣгать отправленія по описанному пути полевой артиллеріи и колеснаго обоза, а направлять сюда колонны съ горной артиллеріей и вьючнымъ обозомъ.

МАРШРУТЪ № 15.

Долина р. Сунгари — Чэн-цзя-гоу—Ту-цзя-хуа-эръ—перевалъ Лао-ѣ-линъ—Па-цзя-дянь — Сы-цзя-дянь—Па-цзя-гоу—Тун-гоу—около 240 верстъ.

Почти на всемъ протяженіи дорога представляетъ вьючную тропу, да и та мѣстами очень плохого качества.

Эта тропа, пересѣкая высокій горный массивъ хребта Чан-бошань и одинъ изъ наиболѣе крупныхъ его отроговъ — хребетъ Лаолинъ, представляетъ почти сплошное горное и лѣсное дефиле; только на отдѣльныхъ, сравнительно небольшихъ, участкахъ тропа обращается въ наѣзженную дорогу, но эти участки дороги раздѣлены высокими перевалами, имѣющими очень дикій характеръ и совершенно недоступными для артиллеріи и обоза.

Участокъ дороги отъ с. Чэн-цзя-гоу до с. Сы-цзя-дянь (160 вер.) описанъ выше (см. маршрутъ № 10).

Отъ с. Сы-цзя-дянь до с. Тун-гоу (80 верстъ) дорога, имѣя видъ вьючной тропы, пересѣкаетъ высокій лѣсистый кряжъ—хребетъ Лаолинъ и нѣсколько его отроговъ.

Мѣстность вдоль всего описываемаго пути очень дика и слабо населена; населеніе бѣдно; запасовъ продовольствія и фуража весьма мало; во многихъ мѣстахъ могутъ встрѣтиться затрудненія при расквартированіи и продовольствіи даже незначительнаго отряда (300—500 человѣкъ и 100—200 коней).

МАРШРУТЪ № 16.

Долина р. Сунгари — Манюсао (Най-шань) — Тан-хэ-коу — перевалъ Чэн-коу-цзы—Мао-эр-шань—Тун-гоу—Ча-гоу-мынь—около 300 вер.

На всемъ протяженіи дорога имѣетъ видъ вьючной тропы, совершенно недоступной для движенія полевой артиллеріи и колеснаго обоза.

Отъ с. Манюсао (Най-шань) дорога идетъ долиной верхняго теченія р. Сунгари до с. Тан-хэ-коу, а далѣе, долиной одного изъ притоковъ этой рѣки; переваливъ, затѣмъ, у с. Чэн-коу-цзы черезъ очень высокій, крутой, покрытый крупнымъ лѣсомъ становой хребетъ Чан-бо-шаньской горной системы, тропа выходитъ въ долину одного изъ правыхъ притоковъ р. Ялу-цзянъ (Эй-цзянъ) и такъ идетъ до с. Мао-эр-шань, гдѣ выходитъ въ долину р. Ялу, пройдя отъ начальнаго пункта около 100 верстъ. Характеръ мѣстности на этомъ участкѣ совершенно тотъ же, что и на параллельномъ ему участкѣ описаннаго выше пути (см. маршрутъ № 10): та же дикость, малонаселенность, даже пустынность, и почти полное отсутствіе запасовъ продовольствія и фуража.

Отъ с. Мао-эр-шань до с. Ча-гоу-мынь (около 200 верстъ) дорога идетъ долиною р. Ялу-цзянъ (Эй-цзянъ) вдоль праваго берега ея; въ мѣстахъ, гдѣ высоты праваго берега подходятъ вплотную къ рѣкѣ, обрывисто спускаясь въ нее, дорога идетъ по узкому карнизу вдоль каменистаго берега или выходитъ изъ долины рѣки и направляется въ обходъ, удаляясь отъ русла не далѣе 10—12 верстъ къ западу.

На этомъ участкѣ дорога пересѣкаетъ 10 высокихъ и крутыхъ, вообще очень тяжелыхъ переваловъ, почему она совершенно непригодна для движенія полевой артиллеріи и колеснаго обоза.

Долина р. Ялу обладаетъ плодородной почвой, почему она почти сплошь воздѣлана и довольно густо населена; населеніе во многихъ пунктахъ зажиточно, что сильно облегчаетъ разрѣшеніе вопросовъ продовольствія и расквартированія.

Зимой здѣсь возможно движеніе по льду рѣки, что нѣсколько сокращаетъ путь и дѣлаетъ его доступнымъ для артиллеріи и колеснаго обоза.

МАРШРУТЪ № 17.

Долина р. Сунгари—Мань-цзя *)—Тюммури—перевалъ Тего-линъ—И-хунъ—около 80 верстъ.

Вьючная тропа, идущая въ этомъ направленіи, на перевалѣ Тего-линъ пересѣкаетъ высокій и лѣсистый хребетъ Чан-бо-шань, соединяя верховья рѣкъ Сунгари и Ялу-цзянъ (Эй-цзянъ). Для артиллеріи и колеснаго обоза тропа эта совершенно недоступна.

Отъ корейскаго селенія И-хунъ, расположеннаго на лѣвомъ берегу рѣки—Ялу-цзянъ (Эй-цзянъ), дорога идетъ по берегу рѣки—къ с. Мао-эр-шань (около 120 верстъ); она доступна для движенія артиллеріи и колеснаго обоза только зимой, когда возможно движеніе по льду.

---

*) По-корейски Седарп.

МАРШРУТЪ № 18.

Дорога Ань-дунь-сянь — Фын-хуан-чэнъ — Ту-кан-цзы — Сюй-ли-чжуанъ — Цзинь-цзя-хэ — Цао-хэ-коу — перевалъ Фэнь-шуй-линъ — Вэнь-ди-та—Тянь-шуй-чжанъ—Ла-цзы-шань—Ма-тоу-линъ—перевалъ Ши-мынь-линъ—ст. Ляо-ян-чжоу—около 180 верстъ.

Дорога эта трудна, особенно на среднемъ участкѣ при пересѣченіи водораздѣльнаго кряжа Фэнь-шуй-линъ, но вполнѣ доступна для артиллеріи и колеснаго обоза.

Перевалъ Фэнь-шуй-линъ высокъ и крутъ, но дорога на немъ хорошо разработана; движеніе артиллеріи и обоза возможно безъ помощи людей.

Вдоль всего описываемаго пути идетъ телеграфная линія.

При расквартированіи и продовольствіи войскъ могутъ встрѣтиться нѣкоторыя затрудненія лишь на среднемъ участкѣ дороги, при пересѣченіи водораздѣльнаго кряжа Фэнь-шуй-линъ.

По описанному пути возможно движеніе отряда изъ стрѣлковой бригады съ артиллеріей, и весьма вѣроятно, что противникъ, для достиженія указанныхъ выше цѣлей, скорѣе всего воспользуется именно этимъ путемъ.

МАРШРУТЪ № 19.

Дорога Сяо-пу-си-хэ (Гу-лу-цзы)—Куань-дянь-сянь—Эр-дао-хэ-цзы—Сай-ма-цзы — перевалъ Фэнь-шуй-линъ — Фан-цзя-пу-цзы — Ян-ли-гоу — Гу-цзя-цзы—Ань-пинъ—Ляо-ян-чжоу—около 200 вер.; Бэнь-си-ху—Бань-юй-пу-цзы—Мукденъ—около 225 вер.

Дорога пересѣкаетъ очень много высокихъ переваловъ, изъ которыхъ самый тяжелый перевалъ Фэнь-шуй-линъ черезъ водораздѣльный кряжъ того же названія.

Близъ с. Си-хэ-янъ дорога раздѣляется на двѣ вѣтви: одна (около 60 верстъ) идетъ къ Ляо-ян-чжоу, другая (около 85 верстъ) пересѣкаетъ р. Тай-цзы-хэ, близъ с. Бэнь-си-ху (бродъ), и идетъ къ г. Мукдену.

Описываемый путь хотя и доступенъ для артиллеріи и колеснаго обоза, но очень тяжелъ, особенно на среднемъ участкѣ, между с. Сайма-цзы и с. Си-хэ-янъ; расквартированіе и продовольствіе войскъ на этомъ участкѣ весьма затруднительны вслѣдствіе малонаселенности и бѣдности страны.

Вообще по этому пути можно посылать отряды не больше 1 полка съ горной артиллеріей и вьючнымъ обозомъ.

МАРШРУТЪ № 20.

Дорога Ча-гоу-мынь—У-ли-дянь—перевалъ Пу-ту-цзя-линъ—г. Хуай-жэнь-сянь—Эр-ху-лэй—перевалъ Тай-пин-линъ—Лин-кай—Му-цзы—Ин-пань—Гао-шань-тунь—ст. Тѣлинъ (около 250 верстъ).

Отъ с. Ча-гоу-мынь до г. Син-цзин-тинъ (около 140 верстъ) дорога описана выше (см. маршрутъ № 8). До г. Хуай-жэнь-сянь дорога если и доступна для артиллеріи и колеснаго обоза, то съ весьма серьезными затрудненіями; мѣстность здѣсь очень бѣдная и малонаселенная, почему продовольствіе и расквартированіе даже отряда, не превышающаго 1 полка, будутъ сопряжены съ затрудненіями.

У г. Хуай-жэнь-сяня дорога пересѣкаетъ р. Хунь-цзянь; переправа на паромѣ; есть бродъ, но довольно глубокій.

Отъ г. Хуай-жэнь-сяня до ст. Тѣлинъ (около 180 верстъ) дорога вполнѣ доступна для артиллеріи и колеснаго обоза, хотя мѣстами и тяжела.

Наиболѣе серьезныя препятствія, могущія замедлить движеніе войскъ:

а) перевалъ—Тай-пин-линъ, между г. Хуай-жэнь-сянемъ и с. Лин-кай (Син-цзин-тинъ);

б) перевалъ Янь-цзя-тай-линъ, между с. Лин-кай и с. Му-цзы;

в) перевалъ Мао-эр-тун-линъ, между с. Му-цзы и с. Яо-цзя-дянь;

г) рѣка Хунь-хэ, у с. Ин-пань; переправа въ бродъ;

д) перевалъ Вань-гоу-да-линъ, между с. Ин-пань и г. Тѣлинъ.

Второй и третій перевалы самые трудные.

На всемъ участкѣ отъ г. Хуай-жэнь-сяня до г. Тѣлина расквартированіе и продовольствіе отряда изъ 1 полка съ артиллеріей вполнѣ возможны.

МАРШРУТЪ № 21.

Дорога Юй-шу-линъ—Да-фан-гоу — Уй-ша-хэ — Тун-хуа-сянь—перевалъ Ма-лу-гоу-линъ — Сань-дао-гоу — Лю-дао-гоу — Лю-хэ-чжань—Бэй-шань-чэн-цзы — перевалъ Фэнь-шуй-линъ—Ли-цзя-тай—Цзю-бянь-тунь—Кай-юань-сянь — около 340 верстъ.

Отъ с. Юй-шу-линъ до с. Лю-дао-гоу (около 150 верстъ) дорога описана выше. Весь этотъ участокъ трудно доступенъ для артиллеріи и колеснаго обоза; расквартированіе и продовольствіе даже незначительнаго отряда могутъ быть сопряжены съ большими затрудненіями. По этому участку лучше не посылать полевой артиллеріи и колеснаго обоза.

Наиболѣе серьезныя препятствія:

а) перевалъ Лао-ѣ-линъ, въ 20 верстахъ къ сѣверу отъ с. Юй-шу-линъ;

б) рѣка Хунь-цзянъ у г. Тун-хуа-сяня;

в) перевалъ Ма-лу-гоу-линъ, между г. Тун-хуа-сянемъ и с. Сань-дао-гоу.

Отъ с. Лю-дао-гоу до г. Кай-юань-сяня (около 190 верстъ) никакихъ серьезныхъ препятствій для движенія нѣтъ; перевалы невысоки и доступны; движеніе артиллеріи и колеснаго обоза вполнѣ возможно. Расквартированіе и продовольствіе даже отряда изъ 2 стрѣлковыхъ полковъ съ артиллеріей не будутъ сопряжены съ затрудненіями.

МАРШРУТЪ № 22.

Дорога Тун-гоу—Па-цзя-гоу—Сы-цзя-дянь — Гу-шань-цзы — Ян-цзы-сяо — Хай-лун-чэнъ — Лю-хоу-янъ — Та-ка-ди — Тай-цзуй-цзы — Хэрсу—ст. Го-цзя-дянь—около 320 верстъ.

Отъ с. Тун-гоу до с. Гу-шань-цзы (около 140 верстъ) дорога почти на всемъ протяженіи имѣетъ видъ вьючной тропы, совершенно недоступной для артиллеріи и колеснаго обоза. Кромѣ того, эта очень трудная дорога пересѣкается еще многими перевалами и болотистыми мѣстами. Наиболѣе серьезными препятствіями для движенія служатъ:

а) перевалъ Лао-ѣ-линъ, въ 30 верстахъ къ сѣверу отъ с. Тун-гоу, черезъ высокій и недоступный лѣсистый кряжъ Лао-линъ;

б) перевалъ Да-фан-гоу, въ 20 верстахъ къ югу отъ с. Гу-шань-цзы, черезъ недоступный хребетъ Лун-ганъ.

На всемъ этомъ участкѣ дорога, представляя почти сплошное лѣсное и горное дефиле, проходитъ по мѣстности малонаселенной, почти пустынной; расквартированіе и продовольствіе даже мелкихъ отрядовъ (1 — 2 роты или сотни) сопряжены будутъ съ большими затрудненіями.

Отъ с. Гу-шань-цзы до ст. Го-цзя-дянь (около 180 вер.) серьезныхъ препятствій для движенія не встрѣчается, и дорога вполнѣ доступна для артиллеріи и колеснаго обоза; переваловъ мало, они невысоки и вполнѣ доступны.

Отъ с. Хай-лун-чэнъ до с. Хэр-су (около 120 верстъ), т. е. на протяженіи почти $^2/_3$ всего участка, дорога пересѣкаетъ территорію лѣсовъ императорской охоты (Вэй-чанъ) и проходитъ по мѣстности малонаселенной, почти пустынной, гдѣ расквартированіе и продовольствіе даже мелкихъ отрядовъ сопряжены будутъ съ затрудненіями.

МАРШРУТЪ № 23.

Дорога Мао-эр-шань — Па-бэй-гоу — перевалъ Лао-ѣ-линъ — Па-цзя-дянь — Сы-цзя-дянь — Тун-хуа-сянь — Гу-ай-да-мяо-цзы — перевалъ Гань-шань-линъ — Ван-цин-мынь — Синь-минь-пу — Син-цзин-тинъ — перевалъ Янь-цзя-тай-линъ — Му-цзы — перевалъ Мао-эр-тун-линъ — Ин-пань — Фу-шунь-чэнъ — Мукденъ — около 360 верстъ.

Отъ с. Мао-эр-шань до с. Па-цзя-дянь (около 100 верстъ) дорога имѣетъ видъ вьючной тропы, пересѣкающей высокій, лѣсистый и недоступный хребетъ Лао-линъ. Тропа эта совершенно недоступна для полевой артиллеріи и колеснаго обоза и проходитъ по мѣстности малонаселенной, бѣдной, гдѣ продовольствіе и расквартированіе даже отрядовъ изъ одной - двухъ ротъ (или сотенъ) сопряжены будутъ съ затрудненіями.

Отъ с. Па-цзя-дянь до г. Мукдена (около 260 верстъ) дорога хотя мѣстами и трудна, но вполнѣ доступна для артиллеріи и колеснаго обоза.

Наиболѣе серьезныя препятствія, которыя могутъ замедлить движеніе войскъ:

а) рѣка Хунь-цзянъ, близъ г. Тун-хуа-сяня; переправы на паромѣ и въ бродъ;

б) перевалъ Гань-шань-линъ, въ 40 верстахъ къ востоку отъ г. Синь-минь-пу;

в) перевалъ Янь-цзя-тай-линъ, между с. Лин-кай и с. Му-цзы;

г) перевалъ Мао-эр-тун-линъ, между с. Му-цзы и с. Ин-пань;

д) рѣка Хунь-хэ, у с. Ин-пань, у г. Фу-шунь-чэнъ и у с. Дун-лин-цзы; переправа въ бродъ.

Условія расквартированія и продовольствія войскъ улучшаются по мѣрѣ движенія къ западу. Отъ г. Тун-хуа-сяня до г. Мукдена даже значительный отрядъ (2 стрѣлковыхъ полка съ артиллеріей) не встрѣтитъ серьезныхъ затрудненій при расквартированіи и продовольствіи войскъ.

Отъ с. Ин-пань до г. Мукдена могутъ двигаться даже крупные отряды (стрѣлковая бригада съ артиллеріей).

МАРШРУТЪ № 24.

Куань-чэн-цзы — Хуай-дэ-сянь—Чао-ян-пу — Фын-хуа-сянь —Чан-ту-фу—Тун-цзя-коу — Фа-ку-мынь — Синь-минь-тинъ — Бань-ля-мынь—Сяо-хэй-шань—Люй-ан-и — Да-лин-хэ — Цзинь-чжоу-фу—Нин-юань-чжоу—Шань-хай-гуань (Линь-юй-сянь)—около 620 верстъ.

Почти на всемъ протяженіи дорога идетъ по мѣстности равнинной, мѣстами всхолмленной, богатой и густо населенной, вдоль описываемаго пути встрѣчается много крупныхъ населенныхъ пунктовъ, въ которыхъ всегда можно найти значительные запасы продовольствія и фуража. Изъ естественныхъ препятствій на этомъ пути только рѣка Ляо-хэ, хотя и проходимая въ бродъ въ малую воду, можетъ задержать наступающія войка и замедлить ихъ движеніе даже въ сухое время года; остальныя рѣки не могутъ составить препятствія для движенія, и большинство ихъ совершенно пересыхаютъ въ сухое время; нѣсколько небольшихъ переваловъ черезъ холмистые кряжи тоже не могутъ считаться препятствіемъ, ибо они только послѣ сильныхъ дождей могутъ нѣсколько затруднить движеніе артиллеріи и колеснаго обоза.

Вообще, описываемый путь вполнѣ доступенъ для движенія всѣхъ родовъ войскъ, и, въ случаѣ движенія по этому пути даже крупныхъ отрядовъ (1—2 стрѣлковыя бригады съ артиллеріей), не должно встрѣтиться серьезныхъ затрудненій въ расквартированіи и продовольствіи войскъ.

Отъ г. Хуай-дэ-сяня до с. Тун-цзя-коу (180 верстъ) дорога проходитъ по мѣстности равнинной, всхолмленной отрогами хребта Бэйлинъ и пересѣченной многочисленными, но незначительными по размѣрамъ ручьями и рѣками, впадающими въ р. Дун-ляо-хэ.

При пересѣченіи дороги отрогами горъ, имѣющими видъ невысокихъ холмистыхъ кряжей, образуется цѣлый рядъ позицій (для 2—3 стрѣлковыхъ полковъ съ артиллеріей), изъ которыхъ наиболѣе удобны: у с. Пин-лин-шань, у г. Фын-хуа-сянь, у с. Сань-шоу-цзы, у с. Яо-цяо-цзы, у с. Лю-шу-тай и у с. Син-лун-чжуанъ; всѣ эти позиціи имѣютъ хорошій обстрѣлъ, но вообще довольно слабы, особенно на флангахъ; фронтъ ихъ на югъ, у послѣдняго пункта на югъ и на сѣверъ.

У с. Чао-ян-пу дорога пересѣкаетъ р. Дун-ляо-хэ, которая здѣсь проходима въ бродъ, но послѣ дождей представляетъ довольно серьезное препятствіе для движенія; рѣка течетъ здѣсь въ глубокомъ (2—2½ саж.) оврагѣ съ отвѣсными скатами; ширина ея около 20 саж., глубина 1—3 фута.

Къ р. Ляо-хэ дорога подходитъ у с. Тун-цзя-коу; ширина рѣки

здѣсь не превышаетъ 40—50 с., глубина 3—7 ф.; брода здѣсь нѣтъ, но нѣсколько выше, въ сухое время, открываются броды. Если отрядъ не особенно великъ или имѣется достаточно времени для переправы его на паромѣ, то отъ с. Тун-цзя-коу слѣдуетъ двигаться по лѣвому берегу рѣки до с. Лю-цзя-цзы, гдѣ имѣется паромъ, здѣсь переправиться на правый берегъ и затѣмъ двигаться къ с. Фа-ку-мынь.

Если же отрядъ значительный, переправа котораго на одномъ паромѣ затруднительна, то отъ г. Чан-ту-фу слѣдуетъ двинуться къ западу, на сс. Па-цзя-цзы, Сань-цзя-цзы и, переправившись близъ послѣдняго пункта черезъ р. Ляо-хэ въ бродъ, двигаться отъ с. Сяо-пу-цзы на г. Фа-ку-мынь. Второй путь верстъ на 20 — 25 длиннѣе перваго.

Отъ г. Фа-ку-мыня до г. Синь-минь-тина (около 70 верстъ) идетъ довольно много дорогъ; всѣ онѣ на протяженіи 40 — 45 верстъ отъ г. Фа-ку-мыня проходятъ по мѣстности холмистой, пересѣкая всхолмленное плато, которое лежитъ между р. Ляо-хэ, р. Ян-си-му-хэ и Иновой изгородью.

Пересѣкши р. Ян-си-му-хэ, дороги выходятъ на совершенно плоскую равнину, по которой и идутъ до г. Синь-минь-тина. Означенная холмистая полоса можетъ нѣсколько замедлить движеніе войскъ только во время распутицы.

Отъ г. Синь-минь-тина до с. Да-лин-хэ (около 150 верстъ) дорога имѣетъ видъ хорошо наѣзженнаго тракта и проходитъ по совершенно плоской равнинѣ; только на протяженіи 15 верстъ за г. Люй-ан-и дорогу пересѣкаетъ нѣсколько невысокихъ холмистыхъ кряжей, одинъ изъ которыхъ къ сѣверо-востоку отъ с. Ши-сань-шань-чжань образуетъ небольшой скалистый массивъ весьма причудливой формы. На всемъ этомъ участкѣ никакихъ препятствій для движенія не встрѣчается и дорога вполнѣ удобна для движенія всѣхъ родовъ оружія и обозовъ.

Рѣка Да-лин-хэ, пересѣкающая дорогу близъ селенія Да-лин-хэ, въ сухое время проходима въ бродъ и препятствія для движенія не представляетъ; длина брода около 60 саженъ, глубина 2 — $2^1/_2$ фута, дно твердое, песчаное; берега низкіе, песчаные. Въ періодъ дождей рѣка обращается въ бурный горный потокъ, сворачивающій каменные быки мостовъ и недоступный для переправы до спада водъ.

Отъ с. Да-лин-хэ до г. Цзинь-чжоу-фу (около 25 верстъ) съ запада, почти вплотную, къ дорогѣ подходитъ невысокій горный кряжъ, который пересѣкаетъ дорогу близъ с. Да-лин-хэ въ видѣ невысокаго холмистаго кряжа и такъ тянется дальше на юго-востокъ, служа водораздѣломъ рѣкъ Да-лин-хэ и Сяо-лин-хэ; перевалъ черезъ этотъ кряжъ не представляетъ затрудненій для движенія, ибо онъ весьма незначительной высоты и очень пологъ. Дальше дорога идетъ широкой долиною съ правой стороны желѣзнодорожной линіи въ самомъ не-

значительномъ отъ нея разстояніи; у с. Цзы-дин-шань *) дорога переходитъ на лѣвую сторону желѣзной дороги и выходитъ въ долину р. Сяо-лин-хэ, по которой и идетъ до г. Цзинь-чжоу-фу. Движеніе по долинѣ р. Сяо-лин-хэ отъ с. Цзы-дин-шаня до с. Бэй-гу-хэ (3—4 версты) возможно только въ сухое время, ибо долина послѣ дождей заливается водой вплоть до желѣзнодорожной насыпи; въ это время до с. Бэй-гу-хэ нужно двигаться правѣе насыпи, при чемъ приходится пересѣкать невысокій, но неудобный для движенія перевалъ, который замедлитъ движеніе артиллеріи и обозовъ. У с. Бэй-гу-хэ дорога выходитъ на равнину, на которой расположенъ г. Цзинь-чжоу-фу. Весь участокъ отъ с. Да-лин-хэ менѣе удобенъ для движенія, чѣмъ описанные выше, хотя вполнѣ доступенъ для артиллеріи и обозовъ.

Отъ г. Цзинь-чжоу-фу до крѣпости Шай-хай-гуань (с. Линь-юй-сянь), на протяженіи около 170 верстъ, дорога идетъ по всхолмленной равнинѣ вдоль западнаго побережья Ляодунскаго залива.

Здѣсь горы отходятъ отъ моря не далѣе 10—12 верстъ, оставляя узкую береговую полосу, пересѣченную многочисленными отрогами; эти отроги имѣютъ видъ невысокихъ холмистыхъ кряжей, идущихъ въ юго-восточномъ направленіи, и раздѣляются многочисленными ручьями и рѣками, впадающими въ Ляодунскій заливъ.

Ни эти гряды холмовъ, ни многочисленныя рѣки, пересѣкающія дорогу, не могутъ сами по себѣ считаться препятствіями для движенія, но, въ связи съ плохимъ вообще качествомъ дороги, онѣ затрудняютъ и сильно замедляютъ движеніе, дѣлая весь описываемый участокъ довольно труднымъ для артиллеріи и обозовъ.

На всемъ этомъ участкѣ дорога идетъ вдоль линіи Сѣверной-Китайской желѣзной дороги, отходя отъ нея не далѣе 4—5 верстъ и во многихъ мѣстахъ пересѣкаясь ею.

Гряды холмовъ, пересѣкая дорогу, образуютъ цѣлый рядъ позицій, изъ которыхъ наиболѣе удобны слѣдующія:

а) Въ 8 верстахъ къ юго-западу отъ г. Цзинь-чжоу-фу, къ востоку отъ дороги, имѣется позиція на довольно высокомъ холмистомъ кряжѣ, длина позиціи около 4—5 верстъ; фронтъ—на сѣверъ и на югъ; восточный флангъ слабъ и глубина позиціи слишкомъ мала; переходъ въ наступленіе и отступленіе съ позиціи затруднительны.

б) Въ 4 верстахъ къ сѣверо-востоку отъ с. Лян-шань—позиція фронтомъ на юго-западъ, длиною около 2 верстъ; обстрѣлъ хорошъ, фланги слабы.

в) Въ 6 верстахъ къ юго-западу отъ с. Лян-шань—хорошая позиція, фронтомъ на юго-западъ, длиною около 1—1½ вер.; фланги слабы.

---

*) Сс. Цзы-дин-шань и Бэй-гу-хэ на картѣ не обозначены.

г) Въ 2 верстахъ къ сѣверо-востоку отъ г. Нин-юань-чжоу—хорошая позиція, фронтомъ на юго-западъ, длиною около $3^1/_2$—4 верстъ; лѣвый флангъ обезпеченъ моремъ, правый—слабъ; фронтъ позиціи представляетъ входящій уголъ.

д) Въ 4 верстахъ къ сѣверо-востоку отъ с. Шахэ-со-чэнъ—хорошая позиція между моремъ и желѣзнодорожной линіей, фронтомъ на юго-западъ, длиною около 4—5 верстъ; правый флангъ слабъ.

е) Лѣвый берегъ р. Ши-хэ (Си-хэ) у г. Цянь-вэй представляетъ хорошую позицію, фронтомъ на юго-западъ, длиною 3—4 версты; лѣвый флангъ обезпеченъ моремъ, правый слабъ.

МАРШРУТЪ № 25.

Куань-чэн-цзы — Хуай-дэ-сянь — Ту-лун-тунь — На-мынь-чэнъ — Сань-цзя-цзы — Фа-ку-мынь — Чжан-у-тай-мынь — Ша-чэн-цзы — Бай-ту-чан-мынь — Цин-хэ-мынь — И-чжоу — Цзинь-чжоу-фу — Нин-юань-чжоу — Шань-хай-гуань — около 650 верстъ.

Почти на всемъ протяженіи дорога идетъ по мѣстности равнинной, мѣстами всхолмленной; только отъ с. Бай-ту-чан-мынь до г. Цзинь-чжоу-фу (около 130 верстъ) мѣстность по сторонамъ дороги покрыта невысокими горными кряжами, отрогами одной изъ горныхъ системъ Монголіи; такіе же кряжи сопровождаютъ дорогу съ западной стороны на всемъ протяженіи отъ р. Ляо-хэ до с. Бай-ту-чан-мынь (около 170 верстъ), отходя отъ нея не далѣе 6—8 верстъ.

Вдоль описываемаго пути встрѣчается много крупныхъ населенныхъ пунктовъ, въ которыхъ всегда можно найти значительные запасы продовольствія и фуража и вообще мѣстность здѣсь довольно богатая и густо населенная; при расквартированіи и продовольствіи даже крупныхъ отрядовъ войскъ не должно встрѣтиться серьезныхъ затрудненій.

Изъ естественныхъ препятствій только р. Ляо-хэ у с. Сань-цзя-цзы можетъ нѣсколько задержать наступающія войска и замедлить ихъ движеніе даже въ сухое время года; о способѣ переправы черезъ эту рѣку было сказано выше (см. маршрутъ № 13); остальныя рѣки въ сухое время почти совершенно пересыхаютъ и могутъ представить препятствіе для движенія только въ періодъ дождей; нѣсколько небольшихъ переваловъ черезъ холмистые кряжи могутъ до нѣкоторой степени затруднить и замедлить движеніе артиллеріи и обозовъ только послѣ сильныхъ дождей; вообще дорога вполнѣ доступна для движенія всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ.

Отъ г. Хуай-дэ-сяня до р. Ляо-хэ (с. Сань-цзя-цзы), на протяженіи около 170 верстъ, дорога идетъ по равнинѣ, слегка всхолмленной; характеръ мѣстности совершенно такой же, какъ на параллельномъ участкѣ описаннаго выше пути (см. маршрутъ № 13), только холмы здѣсь значительно ниже. Близъ с. Ту-лун-тунь дорога пересѣкаетъ р. Дун-ляо-хэ, проходимую въ бродъ; рѣка течетъ въ глубокомъ (2—$2^1/_2$ саж.) оврагѣ съ отвѣсными скатами; ширина ея около 15—20 саженъ, глубина $1^1/_2$—3 фута. Дальше дорога пересѣкаетъ нѣсколько притоковъ р. Дун-ляо-хэ, незначительныхъ по размѣрамъ; невысокіе холмистые кряжи, служащіе водораздѣлами этихъ притоковъ, образуютъ при пересѣченіи ихъ дорогой нѣсколько позицій, изъ которыхъ наиболѣе удобны:

а) у с. Па-бао-тунь, длиною около 3 верстъ, фронтомъ на юго-западъ;

б) у с. Тай-пин-линъ, длиною около 4 верстъ, фронтомъ на юго-западъ;

в) у с. Син-лун-шань, длиною около 4 верстъ, фронтомъ на юго-западъ.

Всѣ эти позиціи имѣютъ хорошій обстрѣлъ, но слабые фланги.

Отъ с. Сань-цзя-цзы до г. Фа-кумынь (около 30 верстъ) дорога идетъ по мѣстности всхолмленной.

Отъ г. Фа-ку-мыня до м. Чжан-у-тай-мынь (около 60 верстъ) дорога идетъ широкой (3—7 верстъ) долиной, между двумя грядами холмовъ.

Отъ м. Чжан-у-тай-мыня до с. Бай-ту-чан-мынь (около 80 верстъ) она идетъ по совершенно плоской равнинѣ, съ запада огражденной невысокими холмистыми кряжами, о которыхъ было сказано выше; передъ с. Бай-ту-чан-мынь дорога пересѣкаетъ невысокій холмистый кряжъ, шириной около 1—1½ вер.

Отъ с. Бай-ту-чан-мынь до г. Цзинь-чжоу-фу (около 130 верстъ) дорога проходитъ по мѣстности гористой, долинами рѣкъ. До с. Шао-го-ин-цзы ширина долины не превышаетъ 1—2 верстъ, а въ нѣкоторыхъ мѣстахъ она суживается до ¼—½ версты; здѣсь дорога пересѣкаетъ три довольно трудныхъ перевала, хотя доступныхъ для артиллеріи и колеснаго обоза.

Въ 4—5 верстахъ передъ с. Шао-го-ин-цзы долина сразу расширяется, и у г. Цин-хэ-мынь ширина ея достигаетъ 10—12 верстъ; отъ этого пункта дорога поворачиваетъ на юго-западъ и долина становится нѣсколько уже (5—6 верстъ), а въ 8—10 верстахъ отъ г. И-чжоу она суживается до 1—1½ версты и замыкается невысокимъ горнымъ кряжемъ, пересѣкши этотъ кряжъ, дорога выходитъ въ долину р. Далин-хэ и, перейдя въ бродъ рѣку, подходитъ къ г. И-чжоу.

Отъ г. И-чжоу до г. Цзинь-чжоу-фу (около 55 верстъ) дорога идетъ по широкой (6—8 вер.) долинѣ, берега которой составляютъ: съ запада рядъ невысокихъ горныхъ кряжей, съ востока невысокая холмистая гряда съ плоскими вершинами; такая же гряда холмовъ замыкаетъ долину на югѣ, отдѣляя ее отъ равнины, на которой расположенъ г. Цзинь-чжоу-фу, и образуя на перевалѣ позицію фронтомъ на сѣверъ, со слабыми флангами и хорошимъ обстрѣломъ.

Отъ г. Цзинь-чжоу-фу до крѣпости Шань-хай-гуань (около 170 верстъ) дорога идетъ по всхолмленной равнинѣ, вдоль побережья Ляодунскаго залива.

Кромѣ того, отъ г. Цзинь-чжоу-фу ведетъ къ великой китайской стѣнѣ еще одинъ путь, проходящій вдоль монгольской границы, болѣе кружный и менѣе удобный для движенія:

Дорога Цзинь-чжоу-фу — Хун-ло-сянъ — Син-тай-мынь — Лю-шу-гоу-мынь — Си-дянъ — Гуай-шань-цзы — Цянь-вэй—Син-лун-дянь-цзы—Цзю-мынь (великая стѣна), около 200 верстъ длины.

Дорога эта проходитъ почти на всемъ протяженіи по мѣстности гористой, сильно пересѣченной, закрытой, очень слабо населенной и бѣдной; крупныхъ населенныхъ пунктовъ очень мало, почему расквартированіе и продовольствіе даже небольшого отряда (изъ 1—2 стрѣлковыхъ полковъ съ артиллеріей) могутъ встрѣтить весьма серьезныя затрудненія. Движеніе полевой артиллеріи и колеснаго обоза по этому пути хотя и возможно, но весьма затруднительно, особенно во время распутицы; дорога почти на всемъ протяженіи идетъ узкими горными долинами, иногда ущельями съ песчаной или каменистой почвой, и пересѣкаетъ нѣсколько крутыхъ и каменистыхъ переваловъ, очень тяжелыхъ для колеснаго движенія. Эта дорога можетъ быть пригодна для движенія легкой обходной колонны съ вьючнымъ обозомъ; отъ нея отходитъ довольно много поперечныхъ дорогъ, ведущихъ къ морскому побережью, почему легко выйти въ тылъ и флангъ противнику, преградившему путь на побережьѣ, и вполнѣ возможно поддерживать связь между колоннами, двигающимися по главному пути и по обходному.

МАРШРУТЪ № 26.

Цзиньчжоу-фу — Таонань-фу *).

I. Цзиньчжоу-фу—И-чжоу.

Путь изъ г. Цзиньчжоу-фу въ г. И-чжоу идетъ въ сѣверо-восточномъ направленіи; протяженіемъ по главной дорогѣ (почтовой)—46 верстъ; при обходѣ плохого участка пути отъ д. Цилихэ по боковой западной проселочной дорогѣ—48 верстъ.

Путь пролегаетъ по широкой (7—6 верстъ) долинѣ между двумя горными отрогами: съ запада Эр-лан-дун-шань, а съ востока — Цзыцзинь-шань; долина эта, суживаясь къ сѣверу до 5—4 верстъ, доходитъ до д. Гэванбэй, въ 12 вер. отъ г. Цзиньчжоу-фу, гдѣ плоскіе отроги горныхъ кряжей, вдающіеся въ долину, ограничиваютъ ширину до 2 верстъ; кромѣ того, плоскіе увалы, высотой въ 2—3—4 саж., пересѣкаютъ долину въ поперечномъ направленіи. Такіе увалы встрѣчаются: 1) у д. Сяоланмаошаньцзы, въ 1 вер. отъ станціи Цзиньчжоу-фу; 2) у д. Далянмаошаньцзы, въ $1^3/_4$ вер. отъ перваго увала, и 3) у д. Гэванбэй, въ 6 вер. отъ второго увала.

Горный кряжъ Эр-лан-дун-шань, ограничивающій долину съ запада, начинаясь у г. Цзиньчжоу-фу, тянется въ сѣверо-восточномъ направленіи вплоть до г. И-чжоу; кряжъ состоитъ изъ группы горныхъ массивовъ, растянутыхъ по долинѣ, пересѣченныхъ неглубокими узкими долинами; изъ общихъ массивовъ выдѣляются отдѣльныя сопки, возвышаясь надъ окружающей мѣстностью; вершины ихъ или плоски, въ видѣ купола, или остры въ видѣ сахарной головы съ вывѣтрившимися вершинами и скатами, изъ которыхъ, мѣстами возвышаются сланцевыя или известняковыя скалы разнообразныхъ и причудливыхъ формъ. Отроги Эр-лан-дун-шаньскаго кряжа, вдающіеся въ долину на всемъ протяженіи пути до г. И-чжоу, представляютъ большею частью разобщенныя другъ отъ друга высоты съ рѣзко выдѣленными отдѣльными сопками, то круто, то полого спускающимися въ долину; особенно обращаютъ на себя вниманіе отдѣльныя сопки: 1) у д. Шанцзицзитайцзы съ кумирней Эрландунмяо, отъ которой и произошло названіе всего горнаго кряжа; преданіе говоритъ, что въ пещерѣ этой сопки молился одинъ святой Эр-ланъ, въ честь котораго и построена кумирня (мяо); 2) 4 сопки у дд. Дацзыгоу, Дацзыпинъ и Хоушуаншаньцзы, съ кумирней—на вершинѣ сопки Гуаншань; 3) сопка у д. Хоушуаньцзы съ кумирней и 4) обрывистый отрогъ у д. Хоубатацзы съ кумирней.

Весь горный кряжъ Эр-лан-дун-шань лишенъ крупной растител-

*) Развѣдка генеральнаго штаба полковника Михайлова, 1910 г.

ности и покрытъ мхомъ, травой и мелкимъ кустарникомъ; рощи встрѣчаются лишь по долинамъ у деревень или у кладбищъ. Горный отрогъ Цзы-цзинь-шань (по переводу—мѣсторожденіе краснаго золота), ограничивающій долину съ востока, тянется параллельно отрогу Эр-лан-дун-шань до д. Гэванбэй (на 12-й верстѣ); представляетъ сплошной горный массивъ съ нѣсколькими выдающимися вершинами, ниже Эр-лан-дун-шаня; къ сѣверу отрогъ понижается и своими увалами подходитъ къ слѣдующему горному отрогу въ томъ же направленіи—Байинь-шань (мѣсторожденіе бѣлаго серебра).

Отъ д. Гэванбэй путь проходитъ по долинѣ шириной на протяженіи до д. Сяцзицзитайцзы—до 1½—2 верстъ; далѣе отроги кряжа Байинь-шань подходятъ вплотную къ дорогѣ и суживаютъ долину до ½—1 версты; такіе отроги встрѣчаются: у дд. Сяцзицзитайцзы, Шанцзицзитайцзы и у д. Синлундянь; сѣвернѣе этой деревни долина расширяется до 2½—3 верстъ на протяженіи до д. Цилихэ (5 верстъ), у которой горный отрогъ кряжа Байинь-шаня соединяется съ отрогомъ Эр-лан-дун-шаня и почтовая дорога поднимается на перевалъ.

Дорога состоитъ изъ 2—3 колей, общей шириной до 3—5 саж., и почти на всемъ протяженіи проходитъ въ выемкѣ: на ровной мѣстности до ½—1 сажени, на увалахъ до 2-хъ саженей; эти выемки объясняются частью стариной дороги, частью выборкой земли для удобренія полей. Грунтъ—лессовый, рыхлый; колеса глубоко врѣзаются въ землю, въ иныхъ мѣстахъ до осей; арба, нагруженная 35—40 пудами, двигалась съ трудомъ.

Сѣвернѣе д. Цилихэ (въ 27 вер. отъ ст. Цзиньчжоу-фу) дорога эта пришла въ полную негодность для движенія нагруженныхъ повозокъ; это обстоятельство заставляетъ свернуть отъ д. Цилихэ влѣво черезъ д. Мынцзятунь для слѣдованія по боковой проселочной дорогѣ, идущей параллельно почтовой, въ 2—2½ и 3 верстахъ отъ нея. Эта дорога на протяженіи 6 верстъ проходитъ по возвышенной узкой долинѣ между отрогами кряжа Эр-лан-дун-шань у дд. Дацзыинъ и Хоушуаншаньцзы; затѣмъ спускается въ широкую (до 3—4 вер.) долину, слегка всхолмленную, между отрогами Эр-лан-дун-шаня и Байинь-шаня, по которой идетъ до группы деревень Михэцзы, на протяженіи 10 верстъ; затѣмъ поднимается на увалъ, высотой до 5—7 саж., и у д. Хоуянлютуня спускается въ долину р. Далин-хэ къ г. И-чжоу. Здѣсь увалы горныхъ кряжей обращаются въ пологія возвышенія, а направленія главныхъ хребтовъ отходятъ далеко (на 10—15 верстъ) къ западу и востоку. На всемъ протяженіи дорога проходитъ частью по каменистому, частью по песчаному, большею же частью по лессовому грунту, смѣшанному съ пескомъ. Движеніе достаточно удобно, но въ нѣкоторыхъ мѣстахъ дорога узка и проходитъ тѣми же выемками, глубиной до ½—¾ сажени.

По пути отъ г. Цзиньчжоу-фу до г. И-чжоу дорога не пересѣкаетъ какихъ-либо рѣкъ или значительныхъ ручьевъ; попадаются

сухія русла, забросанныя пескомъ и галькой, шириной 15—20 саж. Ручьи и сухія русла встрѣчаются: у дд. Мацзявацзы, Наньэрдахэцзы, Бэйэрдахэцзы, Гэванбэй, Сяцзицзитайцзы, Шанцзицзитайцзы, Пацзятай, Цицзяпу, Цилихэ, Дацзыинъ, Михэцзы и у д. Хоуянлютунъ.

Общее направленіе теченія — съ запада на востокъ; мостовъ нѣтъ, за исключеніемъ моста, имѣщагося у д. Михэцзы. Озера встрѣчаются лишь у д. Цзюсецзятунь, въ небольшомъ числѣ и съ мелкой болотистой водой.

Вода въ ручьяхъ—мутная, но годна для водопоя. Воду берутъ изъ колодцевъ, которые имѣются въ деревняхъ въ достаточномъ количествѣ, съ водой хорошаго качества.

Населенные пункты за исключеніемъ городовъ Цзиньчжоу-фу и И-чжоу, встрѣчаются въ видѣ мелкихъ и крупныхъ (до 100—200 дворовъ) деревень по всей долинѣ до г. И-чжоу, группируясь у почтовой дороги; до д. Цилихэ на протяженіи 27 верстъ имѣется у дороги 18 деревень; отъ д. Цилихэ до г. И-чжоу—12 деревень; изъ нихъ болѣе крупныя: Далянмаошаньцзы (въ 4 вер. отъ ст. Цзиньчжоу), Гэванбэй (въ 12 вер.), Шанцзицзитайцзы (17 вер.), Цицзяпу (23 вер.—здѣсь проходитъ граница между уѣздами Цзиньчжоуфускимъ и Ичжоускимъ), Цилихэ (27 вер.), Хуаншаньцзы (34 в.), Михэцзы (42 вер.) и Хоуянлютунь (46 верстъ). Дворы огорожены большею частью каменными заборами, высотой до 2 аршинъ, встрѣчаются и прочные ограды высотой въ 4—5 аршинъ.

Фанзы или каменныя, или глинобитныя съ каменнымъ фундаментомъ или глинобитныя сплошь. Во всѣхъ деревняхъ есть кумирни (мяо) большей или меньшей величины.

Изъ населенныхъ пунктовъ заслуживаютъ вниманія:

1) г. Цзиньчжоу-фу—расположенный въ $1^1/_2$ верстѣ отъ станціи того же названія по линіи желѣзной дороги изъ Синьминьтуня (Мукдена) и Инкоу въ Пекинъ. Отъ станціи къ городу ведетъ дорога, недавно шоссированная, обсаженная деревьями. Основанъ при Минской династіи (около 350 лѣтъ тому назадъ), объ основаніи его сохранилось преданіе: „Въ концѣ царствованія Минской династіи, корейскія войска, занимавшія Южную Маньчжурію, перешли черезъ рѣку Ляо-хэ и устроили укрѣпленія въ мѣстности, гдѣ нынѣ расположена станція Тянь-чжуантай; это была ихъ база; отсюда корейскія войска предпринимали частые набѣги на китайцевъ, продвигавшихся на пастбища къ востоку отъ Шанхай-гуаня. Позднѣе китайцы рѣшили дать серьезный отпоръ корейцамъ, которые продвинулись уже до мѣстности, гдѣ нынѣ построенъ г. Цзиньчжоу-фу, и отсюда нападали на китайцевъ. Китайскій полководецъ (учжанъ), по имени Шо-ли, во главѣ огромнаго войска напалъ на корейцевъ, наголову разбилъ ихъ и гналъ до устья Ляо-хэ. Пока китайцы, ободренные успѣхомъ, выбивали корейцевъ съ занятыхъ ими земель и оттѣсняли ихъ на востокъ, импера-

торъ Китая командировалъ ближайшаго своего сановника Бао-вэнь-чжэня съ запасами хлѣба для разореннаго населенія. Краю дано было административное устройство и приняты были мѣры для успѣха земледѣлія. Бао-вэнь-чжэнь, удовлетворяя настоятельнымъ нуждамъ коренного и переселенческаго населенія, устраивалъ военныя поселенія, основывалъ города, обносилъ ихъ высокими крѣпкими стѣнами, способными сдерживать орды корейцевъ и монголовъ. Такимъ-то образомъ былъ построенъ городъ Цзиньчжоу въ центрѣ пастбищъ, на мѣстѣ, гдѣ произошло генеральное сраженіе. Земледѣліе все-таки шло плохо, такъ какъ внѣ стѣнъ не было защиты отъ набѣговъ кочевниковъ—маньчжуровъ и монголовъ, которыхъ сюда привлекали теплый климатъ и богатыя пастбища. Кромѣ Цзиньчжоу были основаны новые укрѣпленные города: Чаоянъ, И-чжоу и Гуантинъ. Кромѣ земледѣлія начало развиваться скотоводство, въ особенности, послѣ покоренія Китая маньчжурами. Населеніе было освобождено отъ опасности нападеній кочевниковъ, но въ то же время подвергалось нападеніямъ пиратовъ — шандунцевъ, корейцевъ и японцевъ; противъ послѣднихъ въ разное время царствованія Маньчжурской династіи возведены были земляныя укрѣпленія и заняты войсковыми частями. Впослѣдствіи нужды земледѣлія заставляли срывать эти окопы, и скоро отъ нихъ не останется и слѣда. Часть этихъ окоповъ замѣчены къ югу отъ г. Цзиньчжоу-фу, въ 5—8 верстахъ. Отъ корейскаго владычества осталась еще башня, нынѣ разрушающаяся, носящая теперь китайское названіе—Лао-ѣ-гэ по имени кумирни Лао-ѣ-мяо".

2) Д. Гэванбэй, въ 12 в. отъ г. Цзиньчжоу-фу, какъ историческое мѣсто битвы во времена Танской династіи между китайцами и корейцами, въ которой былъ убитъ корейскій князь (ван) Гэ и похороненъ на увалѣ возлѣ дороги въ 2-хъ верстахъ южнѣе д. Гэванбэй, которая и получила отъ этого свое названіе (могила князя Гэ). Могила сохранилась въ видѣ высокаго холма лѣвѣе (западнѣе) дороги. Корейскія войска послѣ битвы отступили къ востоку въ промежутокъ между горными кряжами Цзыцзиньшань и Байинь-шань.

3) Гор. И-чжоу, по свѣдѣніямъ мѣстныхъ жителей, построенъ 1,800 лѣтъ тому назадъ въ царствованіе Танской династіи; остатками этой глубокой старины являются: башня въ юго-западномъ углу города, большая кумирня и стѣны кругомъ города въ видѣ почти правильнаго квадрата съ четырьмя воротами, называемыми по странамъ свѣта.

Вся долина между Цзиньчжоу-фу и И-чжоу воздѣлана подъ пашни; свободными пространствами остались лишь дороги, пересѣкающія по всѣмъ направленіямъ долину отъ деревни до деревни, самыя деревни и кладбища; въ горахъ каждый, повидимому, ничтожный участокъ, способный дать хотя малый урожай, воздѣланъ для пашни и удобренъ особо заготовленнымъ навозомъ. Въ настоящее время (конецъ марта) уже начались полевыя работы, именно перепалываніе и удобреніе.

Сѣютъ: гаолянъ (50%), чумизу (20%), бобы (10%), хлопчатникъ (10%), пшеницу, ячмень, горохъ и пр. (10%).

Урожай обезпечиваетъ вполнѣ нужды населенія; излишекъ вывозится или въ Цзиньчжоу, или въ И-чжоу.

Лѣсовъ совсѣмъ нѣтъ ни въ долинахъ, ни въ горахъ; попадаются лишь небольшія рощи изъ сосны на кладбищахъ и группы деревьевъ изъ тополя, ильмы и ивы въ нѣкоторыхъ деревняхъ; берега ручьевъ и сухихъ руслъ совершенно обнажены отъ растительности.

Населеніе пройденнаго края состоитъ исключительно изъ китайцевъ (75%) и маньчжуровъ, при чемъ замѣчено, что въ горахъ преобладаетъ маньчжурское населеніе; въ общемъ для неопытнаго глаза трудно различить эти народности, сливающіяся въ одинъ типъ, несмотря на свое происхожденіе отъ различныхъ расъ—чисто китайской и тунгузской; нужно вглядѣться въ ихъ одежду, произношеніе, образъ жизни, обстановку и пр.

Монголовъ совсѣмъ нѣтъ; встрѣтились лишь нѣсколько человѣкъ по дорогѣ въ направленіи съ сѣвера къ Цзиньчжоу.

Численность населенія опредѣлить трудно, такъ какъ никакой переписи не велось и не ведется. Въ г. Цзиньчжоу-фу съ окрестностями насчитываютъ до 9,800 семействъ или около 50,000 человѣкъ; въ г. И-чжоу—около 20,000 человѣкъ; въ долинѣ по линіи дороги Цзиньчжоу-фу—И-чжоу, въ деревняхъ, можно считать около 40,000 человѣкъ. Занятія жителей въ деревняхъ—исключительно земледѣліе, рѣдко огородничество и скотоводство; немногіе занимаются кузнечнымъ промысломъ, плотничествомъ и выдѣлкою кожъ. Занятія жителей въ городахъ—въ большинствѣ торговля и кустарные промыслы, въ небольшомъ числѣ—огородничество (въ предмѣстьяхъ).

Цзиньчжоу-фу славится своими войлоками, шапками, издѣліями изъ козьяго пуха и башмаками. Все вывозится въ Тяньцзинъ, Инкоу, въ Шаньдунскую провинцію, въ Мукденъ и сѣвернѣе; предметами вывоза служатъ также мясо говяжье и баранье въ замороженномъ видѣ (есть вывозъ и во Владивостокъ) и ослы, главнымъ образомъ, для Шаньдунской провинціи (1,500—2,000 шт. ежегодно). Сумма годового оборота—свыше 1/2 милліона рублей; крупныхъ фирмъ до 500.

Г. И-чжоу славится выдѣлкою полотенъ. Вывозятся матеріи и гаолянъ, преимущественно въ Инкоу и Цзиньчжоу-фу. Крупныхъ фирмъ—15.

Вдоль почтовой дороги отъ Цзиньчжоу-фу въ г. И-чжоу и лѣвѣе (западнѣе) ея проведенъ телеграфъ въ 2 провода; изъ города И-чжоу телеграфная линія въ 1 проводъ идетъ прямо на западъ въ г. Чаоянъ.

II. И-чжоу—Цинхэмынь.

1. *Направленіе и протяженіе пути:*

Путь изъ г. И-чжоу въ г. Цинхэмынь идетъ въ сѣверо-восточномъ направленіи; протяженіе—26½ верстъ, считая отъ сѣверныхъ воротъ (Бэй-мынь) города И-чжоу до р. Цин-хэ, пересѣкающей городъ Цинхэмынь; проходитъ по И-чжоускому округу до границы его съ Монголіей.

2. *Качества дороги:*

Весь путь — большая грунтовая дорога, шириной 3—5 и 10 саженей. Грунтъ—лессовый, рыхлый, сильно размягчающійся отъ дождей; мѣстами песчаный и каменистый; встрѣчаются участки съ болотистой почвой, сильно набухшей отъ талой воды; въ такихъ мѣстахъ колеса арбъ глубоко врѣзаются въ полотно дороги и движеніе становится крайне затруднительнымъ, что заставляетъ искать обходныхъ проселочныхъ дорогъ; такіе участки встрѣчаются: 1) отъ дер. Сяньяо до дер. Таэргоу на протяженіи до 4 верстъ, обходится по лѣвой (западной) проселочной дорогѣ черезъ д. Эргоу; 2) отъ д. Фуцзяфынь до д. Шипуцзяпуцзы, 2 версты, обходится слѣва по склону отрога; 3) передъ д. Гаотайцзы—1½ версты, обходится справа.

Въ общемъ, путь — удобенъ для движенія всѣхъ родовъ войскъ, но въ дождливое время будетъ трудно проходимымъ для артиллеріи и обозовъ; даже въ сухое время нагрузка парныхъ повозокъ не должна превосходить 25—30 пудовъ, одноконныхъ—15 пудовъ.

3. *Орографическій очеркъ пути:*

Дорога, перейдя р. Да-лин-хэ у г. И-чжоу, входитъ въ долину лѣваго притока этой рѣки—Си-хэ и идетъ по ней вплоть до г. Цинхэмыня.

Долина эта—шириной при устьѣ до 16 верстъ, на серединѣ пути—до 10 верстъ, у г. Цинхэмыня — 6—7 верстъ, считая отъ подошвъ хребтовъ и ихъ параллельныхъ отроговъ, ограничивающихъ долину р. Си-хэ съ востока и запада. Высоты эти состоятъ изъ обширныхъ горныхъ пространствъ; при первомъ взглядѣ на нихъ съ пути И-чжоу—Цинхэмынь онѣ представляются рѣзко выраженными хребтами съ сильно изрѣзанной верхней линіей, тянущимися параллельно другъ другу въ направленіи съ юго-запада на сѣверо-востокъ; при болѣе внимательномъ обзорѣ можно легко отличить нѣсколько рядовъ болѣе короткихъ параллельныхъ хребтовъ, поднимающихся одинъ надъ другимъ, раздѣленныхъ, очевидно, глубокими и узкими долинами.

Восточный хребетъ носитъ общее названіе „Гуанъ-нинъ-шань“ (пространныя горы). Хребетъ этотъ составляетъ продолженіе прибрежныхъ хребтовъ Лунъ-коу-шань и Хунъ-ло-шань, подходящихъ съ юго-запада къ г. Цзиньчжоу, и отдѣляется отъ этихъ горъ долиной р. Да-лин-хэ; оставляя на правой сторонѣ этой рѣки свои отроги Цзы-цзинь-шань и Бай-инь-шань (см. путь Цзиньчжоу—И-чжоу), хре-

бетъ Гуанъ-нинъ-шань тянется на сѣверо-востокъ по лѣвой (восточной) сторонѣ р. Да-лин-хэ до г. И-чжоу, далѣе по правой (восточной) сторонѣ р. Си-хэ въ томъ же сѣверо-восточномъ направленіи; свои отроги къ востоку хребетъ отбрасываетъ до линіи желѣзной дороги Синь-минь-тинъ—Цзиньчжоу-фу.

На протяженіи пути И-чжоу-Цинхэмынь хребетъ Гуанъ-нинъ-шань носитъ мѣстное названіе „Люйшань“ (зеленыя горы), ближайшія же части хребта противъ дд. Мяогоу и Шипуцзяпуцзы — „Вэй-цзя-линъ“ (опасныя горы). На этомъ участкѣ Гуанъ-нинъ-шань въ видимой съ пути части состоитъ изъ 3—4 параллельныхъ хребтовъ, около 4,000 фут. относительной высоты, съ острыми вывѣтрившимися скалистыми гребнями; скаты хребтовъ круто, почти отвѣсно, падаютъ къ западу; къ долинѣ р. Си-хэ хребетъ отдѣляетъ довольно высокій и широкій отрогъ съ главнымъ массивомъ противъ дд. Шипуцзяпуцзы и Гаотайцзы; вершины высотъ этого отрога болѣе округлены и скаты полого спускаются къ руслу рѣки.

Вся видимая площадь хребтовъ и отроговъ пустынна и совершенно безлѣсна; по свѣдѣніямъ отъ жителей, на главномъ хребтѣ есть фруктовые сады, разводимые монахами-отшельниками; отъ этихъ садовъ горы, вѣроятно, получили и свое мѣстное названіе „Люйшань“.

Западный отъ пути хребетъ носитъ названіе „Да-цинъ-шань“ (по имени Да-цинской династіи, царствующей нынѣ). Хребетъ этотъ начинается въ собственномъ Китаѣ и тянется на сѣверо-востокъ параллельно хребту Гуанъ-нинъ-шань, отбрасывая отроги къ востоку и западу; часть хребта (скорѣе его отрога) отъ Цзиньчжоу до И-чжоу принимаетъ мѣстное названіе Эр-лан-дун-шань (см. путь Цзиньчжоу—И-чжоу); подходя къ г. И-чжоу—Эр-лан-дун-шань сильно понижается и развѣтвляется, перерѣзаясь долиной р. Далин-хэ, но по другую (лѣвую) сторону рѣки сейчасъ же появляются слѣдующіе хребты и отроги Да-цинъ-шаня, тянущіеся въ томъ же сѣверо-восточномъ направленіи, такъ что невооруженный глазъ видитъ одинъ сплошной высокій (около 3,000 фут. относительной высоты) хребетъ.

На участкѣ пути И-чжоу—Цинхэмынь можно разсмотрѣть 3 главныхъ ближайшихъ хребта: въ 13—15 верстахъ отъ пути длиной около 15 верстъ, въ 6—8 верстахъ длиной около 12 верстъ и въ 4—6 верстахъ (у Цинхэмыня)—длиной около 10 верстъ.

Гребни хребтовъ состоятъ изъ ряда вершинъ, то острыхъ, то округленныхъ, большею частью скалистыхъ и вывѣтрившихся, но въ меньшей степени, чѣмъ вершины хребта Гуанъ-нинъ-шань; скаты хребтовъ имѣютъ почти одинаковый характеръ: они очень круты, почти отвѣсны отъ вершины до трети высоты, затѣмъ рѣзко, вогнутой линіей становятся пологими и къ подошвѣ спускаются еще болѣе отлого, образуя увалы и лощины, удобные для земледѣлія. Видимая площадь хребтовъ пустынна и безлѣсна, за исключеніемъ ближайшихъ къ пути

скатовъ, мѣстами поросшихъ отдѣльными группами деревьевъ, около которыхъ ютятся небольшія деревеньки.

Параллельное направленіе обоихъ хребтовъ Гуанъ-нинъ-шаня и Да-цинъ-шаня, ихъ почти одинаковая высота, крутые скаты къ сторонѣ долины р. Си-хэ, пологіе (по разспросамъ) наружные склоны, наконецъ, найденные характерные валуны даютъ нѣкоторое основаніе предполагать, что горный рельефъ даннаго раіона, по своему геологическому образованію, представляетъ раскрытую (антиклинальную) складку.

Массивы хребтовъ состоятъ изъ твердыхъ горно-каменныхъ породъ: сіенита, гранита, гнейса и кварца, прикрытыхъ на среднихъ склонахъ наносными породами—глины, суглинка и глинистыхъ сланцевъ; подножія горъ образованы уже новѣйшими осыпями.

Отъ хребта Да-цинъ-шаня отдѣляется рядъ отроговъ къ востоку и юго-востоку, образующихъ пологіе длинные увалы, пересѣкающіе перпендикулярно и наискось долину и доходящіе до р. Си-хэ, что отодвигаетъ русло этой рѣки ближе къ хребту Гуан-нин-шань.

Увалы эти въ мѣстахъ пересѣченія ихъ дорогой не выше 70—100 футовъ; отдѣльныя высоты восточнѣе дороги достигаютъ высоты не болѣе 150—200 футовъ и, благодаря своимъ покатымъ склонамъ, всѣ обрабатываются подъ пашни. Почва ихъ лессъ, глина, супесокъ и песокъ.

Дорога пересѣкаетъ увалы въ слѣдующихъ пунктахъ: 1) у д. Таэргоу, въ 6 в. отъ г. И-чжоу; 2) передъ д. Мяогоу, въ 8 в.; 3) у д. Фуцзяфынь, въ 15 в.; 4) у д. Шипуцзяпуцзы, въ 17 в., и 5) у д. Баошень-мяо, въ $22^1/_2$ в. Перевалы не круты, припряжекъ и тормозовъ не требуютъ, но въ нѣкоторыхъ короткихъ мѣстахъ (въ особенности передъ д. Мяогоу), проходя въ вымоинѣ,—очень узки.

4. *Гидрографическій очеркъ пути:*

Изъ рѣкъ даннаго раіона обращаютъ на себя вниманіе: р. Далин-хэ, правый ея притокъ Си-хэ и правый притокъ послѣдней—Цин-хэ; остальныя текучія воды представляютъ горные ручьи, текущіе въ песчаныхъ руслахъ перпендикулярно пути; всѣ они свои истоки имѣютъ въ лощинахъ горнаго хребта Да-цинь-шаня и впадаютъ въ р. Си-хэ; ширина ихъ не болѣе 3—5 саж., глубина до $^1/_2$ фута.

По выходѣ изъ г. И-чжоу, въ $^1/_2$ верстѣ отъ его сѣверныхъ воротъ, дорога переходитъ р. Да-лин-хэ по мосту длиной 675 шаговъ, шириной—7 шаговъ; мостъ построенъ частью на сваяхъ изъ грубыхъ стволовъ деревьевъ, въ ручную вбитыхъ въ песчаное дно, частью на грубо сколоченныхъ козлахъ изъ кривого и тонкаго накатника; настилка—накатникъ безъ перилъ, прикрытый тонкимъ слоемъ гаоляновыхъ стеблей, забросанныхъ сверхъ землей и навозомъ, толщиной до $1^1/_2$—2 футовъ.

Настилка возвышается надъ поверхностью воды на $^1/_2$—1—$1^1/_2$ са-

жени. Прочность моста приспособлена для переѣзда арбъ, нагруженныхъ не свыше 50—60 пудовъ; устойчивость—незначительная, для противодѣйствія чему китайцами принята мѣра пропуска обозовъ попеременно только въ одну сторону, что и приводится въ исполненіе сторожами посредствомъ сигналовъ флагами на длинныхъ древкахъ. Войска могутъ переходить мостъ: пѣхота вздвоенными рядами на увеличенныхъ втрое дистанціяхъ, конница—по два; пѣшее и конное орудіе—должно быть возможно болѣе разгружено отъ всѣхъ отдѣльныхъ частей и везтись на одномъ коренномъ уносѣ; дистанція между орудіями 40—50 шаговъ.

Передъ половодьемъ (въ іюлѣ) мостъ черезъ р. Да-лин-хэ снимается и переправа происходитъ паромомъ. Послѣ переправы черезъ р. Далин-хэ дорога проходитъ въ бродъ ручьи въ слѣдующихъ пунктахъ: 1) у д. Сяньяо, въ 2-хъ в. отъ г. И-чжоу; 2) у д. Таэргоу, въ $4^1/_2$ в.; 3) р. Ша-хэ у д. Пяньпоцзы, въ 6 в.; 4) у д. Мяогоу, въ 8 в. и въ 10 в.; 5) у д. Шипуцзяпуцзы, въ 16 в.; 6) у д. Баошеньмяо, въ 21 в., и 7) у д. Саньдядянь, въ 24 в.; въ сухое время года ручьи эти въ большинствѣ случаевъ высыхаютъ; броды черезъ текущіе ручьи коротки и мелки; дно твердое; въ дождливое же время вода поднимается до 1—2 арш. и переѣзды для обозовъ невозможны. Рѣку Цин-хэ дорога переходитъ въ самомъ городѣ Цинхэмынѣ; ширина песчаной долины ея 100—125 саж.; ширина воды въ общемъ 5—7 саженей (протоки); переправа по мосту, длиной 4 сажени (черезъ главный протокъ); мостъ такой же постройки, какъ и черезъ Да-лин-хэ; въ сухое время переправа всегда происходитъ бродомъ, глубиной не болѣе 1 фута; дно—твердое.

Озеръ и болотъ на пути—нѣтъ; встрѣчаются лишь топкія мѣста набухшія отъ талой воды; мѣста эти, неудобопроходимыя для колесныхъ обозовъ, обходятся по проселочнымъ дорогамъ, какъ было изложено выше.

5. *Растительность и климатъ:*

Лѣсовъ въ раіонѣ пути совсѣмъ нѣтъ; встрѣчаются лишь рощи у кладбищъ и группы деревьевъ у деревень; порода ихъ—ильма, тополь, ива, орѣхъ и груша; въ общемъ, растительности значительно больше, чѣмъ въ сосѣднемъ и южномъ отъ него раіонѣ И-чжоу—Цзиньчжоу.

Раіонъ пройденъ былъ въ концѣ марта; къ этому времени зима смѣнилась уже весной; температура по утрамъ доходила до $7^1/_2$ и 9°, днемъ до 14 и 19°, вечеромъ до 8—10°; ночью температура падала не болѣе какъ на 2—3°. Несмотря на значительное тепло, травы еще не выходили, почки на деревьяхъ не распускались; общій колоритъ мѣстности—сѣро-желтый.

Земледѣльцы занимались только подвозомъ удобренія къ полямъ. Вѣтры—с.-в. (слабые), ю. и ю.-з. (болѣе слабые и теплые), с.-з. (силь-

ные и холодные). Небо ясное. По свѣдѣніямъ отъ жителей—лѣто жаркое и дождливое (іюнь и іюль). Зима начинается въ началѣ ноября; рѣки замерзаютъ въ ноябрѣ (11 луна), вскрываются въ началѣ февраля (2-й луны).

6. *Населенные пункты:*

Населенные пункты въ видѣ деревень малыхъ (3—4 двора), среднихъ (до 50 дворовъ) и большихъ (до 200 дворовъ) встрѣчаются очень часто на всемъ протяженіи пути, по всей долинѣ р. Си-хэ, группируясь къ большой дорогѣ; по линіи дороги имѣется 21 деревня, въ среднемъ по одной на 1 версту протяженія; болѣе значительныя деревни: Сяньяо (въ 2 вер. отъ г. И-чжоу), Мяогоу (въ 9 вер.), Шипуцзяпуцзы (въ 16 вер.) и Баошеньмяо съ большой кумирней (въ 22 вер.). Въ общемъ населенность раіона по долинѣ безъ городовъ И-чжоу и Цинхэмыня можно опредѣлить въ 20—25 тыс. чел.

Въ г. Цинхэмынѣ насчитывается до 600 семействъ или около 4 тыс. жителей. Городъ замѣчателенъ какъ пограничный рынокъ съ Монголіей; вывозятся въ Монголію въ большомъ количествѣ предметы домашняго обихода и ткани; ввозится сырье, хлѣбъ, кожи и хлопокъ; кромѣ того, Цинхэмынь извѣстенъ выдѣлкой овечьихъ и козлиныхъ шкуръ, мерлушки и ваты; ведетъ торговлю съ Шанхай-Гуанемъ, Инкоу, Синь-минь-тиномъ, Мукденомъ, Куанченцзы, Чженцзятунемъ, Бодунэ и Гириномъ. Городъ не обнесенъ стѣнами и изъ историческихъ достопримѣчательностей извѣстны только небольшія сѣверныя ворота; эти ворота служатъ граничнымъ пунктомъ съ Монголіей: „Мыньли"—въ Китаѣ, „Мынь-вай"—въ Монголіи; эта граница строго соблюдается лишь при торговыхъ сдѣлкахъ, а главное при судебныхъ разбирательствахъ: преступленіе, совершенное въ 1 шагѣ за воротами, но съ сѣверной стороны, считается уже „Мынь-вай", а потому подлежитъ вѣдѣнію монгольскихъ властей, и наоборотъ.

Г. Цинхэмынь расположенъ на границѣ Китая и Монголіи, именно Ичжоускаго округа съ Чжасатусскимъ сеймомъ, хошуномъ его Монгольчжиномъ (Цзюнъ-Тумэтъ или Дунъ-Тумэтъ).

Граница на мѣстности проложена въ видѣ вала (ивовая изгородь), проходящаго черезъ сѣверныя ворота города; слѣды этого вала въ долинѣ едва замѣтны, такъ какъ запаханы; видна линія вала, поднимающаяся на сопку Да-цинъ-шаня западнѣе города.

Отъ г. Цинхэмыня отходятъ дороги въ слѣдующіе значительные пункты: 1) въ Гоубаньцзы 60 вер., 2) въ г. Куанченцзы—400 вер., 3) въ Бэйцзыфу—35 вер.

7. *Населеніе:*

Населеніе раіона составляютъ маньчжуры (около 60%) и китайцы

(40%). Здѣсь уже болѣе замѣтно отличіе маньчжуровъ и китайцевъ, судя, напримѣръ, по ихъ одеждѣ (по первому взгляду): маньчжуры любятъ чистоту, яркіе цвѣта и различныя украшенія. Съ теченіемъ времени это національное различіе, чуть было не заглохшее, благодаря инертности маньчжура (побѣдителя) и энергіи китайца (побѣжденнаго), выразится еще рѣзче. Причина этого національнаго самосознанія кроется въ дѣятельности тѣхъ же китайцевъ и равнодушіи маньчжурскихъ властей къ событіямъ послѣдняго времени. Китайцы, завладѣвъ всѣми функціями промышленности, искусствъ, образованія и торговли, предводительствуя во всѣхъ политическихъ партіяхъ, потребовали, наконецъ, отъ правительства уравненія своихъ юридическихъ правъ съ правами побѣдителей - маньчжуровъ, именно допуска ихъ на должности, которыя до сихъ поръ были присвоены исключительно маньчжурамъ, какъ, напримѣръ, цзянь-цзюней, дутуновъ, фудутуновъ и др. Правительство уступило безъ особенной борьбы, и указомъ императора были упразднены чисто маньчжурскія должности и вообще все административное устройство — собственно маньчжурское. Это распоряженіе правительства вызвало съ одной стороны явное возмущеніе маньчжуровъ и глухую ненависть къ китайцамъ, съ другой—усиленное стремленіе занять въ государствѣ прежнее положеніе; все вмѣстѣ—пробудило народный патріотизмъ, національное самосознаніе и самолюбіе. Прежде всего маньчжуры обратили вниманіе на свое образованіе, на свои школы, на свой языкъ; рѣшились поступиться своею косностью и подумываютъ уже объ европейскомъ образованіи. Національное чувство растетъ; рознь между китайцами и маньчжурами увеличивается съ каждымъ годомъ. Такимъ образомъ, политическое уравненіе правъ побѣдителей и побѣжденныхъ, столь упорно подготовленное и достигнутое китайцами, неожиданно для нихъ вызвало національную рознь и даже ненависть маньчжуровъ, съ чѣмъ китайцамъ трудно будетъ бороться, если, конечно, народное самосознаніе у маньчжуровъ не заглохнетъ опять и уже навсегда.

8. *Занятія населенія:*

Занятія жителей раіона — исключительно земледѣліе; въ городѣ Цинхэмынѣ, кромѣ того, торговля и кустарное производство: выдѣлка кожъ (на обувь, сбрую, чемоданы, ремни и пр.) и выдѣлка ваты.

Сѣютъ больше всего: гаолянъ, чумизу (гуцзы, сяомицзы) и бобы (хуан-доу); меньше: пшеницу, кукурузу, ярбуду (шу-цзы—родъ проса крупнѣе чумизы; во время русско-японской войны служила пищей для войскъ; привозилась изъ Бодунэскаго округа), гречиху (цяо-май), зеленый горошекъ (люй-доу), черные бобы (хэй-доу, на кормъ скота и масло), сяодоу (на печенье, водку, приправу къ кушаньямъ) и рисъ.

Вывозятся—гаолянъ, чумиза, бобы, зеленый горошекъ, кукуруза и черные бобы; все остальное расходуется на пищу населенія.

Домашній скотъ разводится только для собственнаго употребленія

и для шерсти; имѣются: рогатый скотъ, лошади, мулы, ослы, овцы, козы, бараны, свиньи и кролики.

Изъ домашней птицы имѣются только куры. Изъ звѣрей въ раіонѣ водятся—волки, лисицы и зайцы.

Изъ дикихъ птицъ—гуси, утки, казарки, красныя утки и дрозды.

III. Г. Цинхэмынь—г. Сяокулунь.

1. *Направленіе и протяженіе пути:*

Путь отъ г. Цинхэмыня въ г. Сяокулунь идетъ въ сѣверо-восточномъ направленіи, протяженіемъ въ 117½ в. (считая отъ р. Цин-хэ въ г. Цинхэмынѣ до оврага въ г. Сяокулунѣ).

По выходѣ изъ сѣверныхъ воротъ города Цинхэмыня путь вступаетъ изъ И-чжоускаго округа Китая въ Чжасатусскій сеймъ Монголіи, въ его хошунъ Монгольчжинъ (носившій ранѣе названіе Бэйсэ).

Чжасатусскій сеймъ состоитъ изъ слѣдующихъ 7 хошуновъ:

1) Монгольчжинъ-хошигу (Цзюнъ-Тумэтъ или Дунъ-Тумэтъ),
2) Барунъ-Тумэтъ-бэйсэинъ-хошигу (Си-Тумэтъ),
3) Харчинъ-ванъ-хошигу,
4) Харчинъ-ма-гунъ (Харчинъ-Дондъ-хошу),
5) Харчинъ-у-гунъ-инъ-хошигу,
6) Сиргету-хурье-ламаинъ-хошигу (Хуре-хошу) и
7) Халха-хошигу.

Путь въ г. Сяокулунь, расположенный въ Хуре-хошу, проходитъ весь хошунъ Монгольчжинъ и отъ перевала Модаба (между дд. Синцюэръ и Номкэръ, въ 7 верстахъ не доходя р. Коу-хэ), въ 84½ в. отъ г. Цинхэмыня, входитъ въ Хуре-хошу.

Хошунъ Монгольчжинъ или Цзюнъ-Тумэтъ (по-монгольски), или Дунъ-Тумэтъ (по-китайски), занимаетъ площадь почти квадратной формы, около 100 верстъ съ сѣвера на югъ и около 125 в. съ запада на востокъ. Граничитъ: на югѣ съ И-чжоускимъ округомъ, на западѣ съ хошуномъ Си-Тумэтъ (Барунъ-Тумэтъ-бэйсэинъ-хошигу), на сѣверѣ—съ хошунами: Хуре (мѣстность Сяокулунь), Халха, Чохоръ-халха и Наймань (послѣдніе два Чжоудасскаго сейма), на востокѣ—съ Мукденской провинціей. Князь хошуна Монгольчжина состоитъ также предсѣдателемъ (выборная должность) всего Чжасатусскаго сейма; ставка его въ с. Бэй-сы-гэръ (Бэй-цзы-фу), въ 36½ в. отъ г. Цинхэмыня.

Хошунъ Хуре или Сиргету-хурье-ламаинъ-хошигу занимаетъ площадь въ 25 в. въ длину и 20 в. въ ширину.

Граничитъ: на югѣ и юго-западѣ съ хошунами Монгольчжинъ и Тан-гу-Халха (Чжоудасскаго сейма), на западѣ съ хошуномъ Чохоръ-Халха (Чжоудасскаго сейма), на сѣверѣ съ хошуномъ Наймань (Чжоудасскаго сейма), на сѣверо-востокѣ съ хошуномъ Бинту-вана (Чжэрим-

скаго сейма), на юго-востокѣ съ Мукденской провинціей (уѣздъ Чжанъ-у-сянь Синьминьфускаго округа).

Въ административномъ отношеніи хошунъ Хуре подчиняется хошуну Монгольчжину, но имѣетъ также своего князя-ламу. Ставка князя—въ г. Сяокулунь.

Путь изъ г. Цинхэмыня въ г. Сяокулунь проходитъ 84 версты по хошуну Монгольчжину и остальныя 33 версты по хошуну Хуре.

Дорога по своимъ качествамъ для движенія можетъ быть раздѣлена на 3 участка: 1) г. Цинхэмынь—мон. Бэй-сы-гэръ, 36½ верстъ—вполнѣ удобна для движенія всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ; 2) на участкѣ Бэй-сы-гэръ—Оробачинъ, 26 верстъ—мало удобна для движенія артиллеріи и колеснаго обоза, такъ какъ, проходя по узкой долинѣ рѣчки Ямату-хэ и пересѣкая 15 разъ эту рѣчку и впадающіе въ нее ручьи, становится мѣстами топкой, мѣстами сильно каменистой или забросанной крупной галькой; переходы черезъ ручьи не приспособлены для движенія колеснаго обоза, почему все движеніе зависитъ отъ состоянія воды: во время дождей движеніе должно прекратиться; полотно дороги узко, мало наѣзжено и часто мѣняетъ свое направленіе въ зависимости отъ состоянія встрѣчнаго брода или какого-нибудь оврага; 3) участокъ отъ д. Оробачинъ до г. Сяокулуняудобенъ для движенія всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ, за исключеніемъ перехода черезъ рѣку Коу-хэ (Ху-хунь-хэ), о чемъ будетъ изложено ниже, и переѣзда черезъ овраги у д. Айцимыга, гдѣ дорога крута, извилиста, узка и, проходя щеками оврага, засыпается отвалами земли.

Въ общемъ, весь путь пригоденъ для движенія во всякое время года, за исключеніемъ іюня и іюля мѣсяцевъ — дождливаго періода всей Монголіи.

2. *Орографическій очеркъ раіона пути:*

По выходѣ изъ г. Цинхэмыня путь пролегаетъ по той же долинѣ р. Си-хэ, какъ отъ И-чжоу до Цинхэмыня, но долина эта здѣсь замѣтно расширяется отъ 4—5 верстъ (у Цинхэмыня) до 20 верстъ (не доѣзжая до мон. Фо-лама-сы) и до 25—30 в. (у мон. Бэй-сы-гэръ). Хребетъ Гуанъ-нинъ-шань продолжаетъ здѣсь свое сѣверо-восточное направленіе и, постепенно понижаясь, рѣзкой грядой уходитъ отъ дороги на востокъ; не доѣзжая монастыря Фо-лама-сы, видна только синѣющая линія горъ, довольно рѣзкій поворотъ ея на востокъ и далѣе скрывающіяся въ туманѣ тѣ же высоты, но уже болѣе низкія и, повидимому, болѣе плоскія. Хребетъ Да-цинъ-шань точно также продолжаетъ свое сѣверо-восточное направленіе, и дорога, протянувшись на сѣверо-востокъ, подходитъ все ближе и ближе къ крупнымъ отрогамъ этого хребта и у мон. Фо-лама-сы, въ 20 верстахъ отъ г. Цинхэмыня, становится уже горной. До этого монастыря, дорога пересѣкаетъ рядъ невысокихъ плоскихъ лессовыхъ увалovъ, изрѣзанныхъ небольшими

оврагами; такіе увалы встрѣчаются: 1) у д. Бэй-ланъ (въ 2 в. отъ г. Цинхэмыня), 2) у д. Лалатунь (въ 16 в.) и 3) у д. Шицзяцзы (въ 19 в.).

Не доѣзжая 1 версты до мон. Фо-лама-сы (Гэгэнъ-сумэ), дорога поднимается на пологій скатъ высотъ, оставляя восточнѣе себя горную группу, круто поднимающуюся со стороны дороги и полого спускающуюся къ долинѣ р. Си-хэ, пересѣкая 3 невысокихъ (10—20 и 25 саженей относительной высоты) перевала, спускается въ узкую горную долину съ сел. Сяо-ямынь (въ 25 в. отъ г. Цинхэмыня), а затѣмъ снова протягивается по длинному подъему на перевалъ въ 20 саженей относительной высоты, откуда по спуску длиною въ 2 версты входитъ въ узкую долину съ д. Шебдеинцзы; на этомъ перевалѣ встрѣчаются при подъемѣ восточнѣе, а при спускѣ западнѣе дороги— длинные, изрѣзанные, глубокіе овраги въ лессовомъ грунтѣ высотъ; въ этихъ оврагахъ отчетливо обнажены наносныя породы глины и глинистыхъ сланцевъ съ примѣсью гальки и валуновъ изъ сіенита, гранита, гнейсовъ и кварца. Окружающія высоты этого раіона рѣзко поднимаются отдѣльными скалистыми сопками западнѣе дороги, восточнѣе же замѣтно понижаются и округляются, обращаясь въ холмы; спускаясь въ долины, видны въ ихъ верховьяхъ длинные скаты главнаго хребта Да-цинь-шаня, высоко поднимающіеся надъ общимъ уровнемъ окружающихъ высотъ; скаты эти въ 9—12 верстахъ отъ дороги заканчиваются крутыми и скалистыми вершинами съ причудливымъ гребнемъ; можно замѣтить, что эти гребни, имѣя общее основаніе, прерываются въ 2-хъ мѣстахъ и линія ихъ повертываетъ къ западу; весь горный массивъ этотъ носитъ мѣстное названіе „Ѣ-ма-тоу-шань“ (по нѣкоторымъ объясненіямъ, весьма вѣроятнымъ, по переводу обозначаетъ: „голодныя горы“).

Отъ д. Шебдеинцзы дорога, поднявшись опять на короткій перевалъ въ 7—8 саженей, спускается въ широкую (до 3—4 верстъ) долину рѣки Ямату-хэ (Яматынъ-голъ) и песчаной равниной этой рѣки входитъ въ монастырь Бэй-сы-гэръ, ставку князя хошуна Монгольчжинъ; окрестности монастыря составляютъ какъ бы отдѣльныя группы высотъ, разбросанныхъ на общемъ приподнятомъ основаніи; вглядѣвшись въ нихъ, можно различить, что всѣ эти группы представляютъ выходы узкихъ горныхъ долинъ въ общую широкую здѣсь долину р. Ямату-хэ и р. Си-хэ.

Отъ мон. Бэй-сы-гэръ дорога идетъ на протяженіи $22^1/_2$ верстъ узкой долиной р. Ямату-хэ вплоть до ея верховьевъ у д. Шан-шуй-цзюань-цзы (въ 59 верстахъ отъ г. Цинхэмыня).

Устье долины составляютъ двѣ крутыя скалистыя черноватыя сопки съ кумирнями Баньламяо и Лао-Ѣ-мяо; сопки эти по ближайшему изслѣдованію представляютъ выходы трахита; тѣ же выходы замѣтны въ группѣ мелкихъ скалъ западнѣе д. Мандари. Минуя эти трахитовыя скалы, дорога поднимается по долинѣ р. Ямату-хэ, проходя то по вос-

точной, то по западной ея окраинѣ въ зависимости отъ состоянія встрѣчныхъ овраговъ и бродовъ черезъ ручьи. Нагорный берегъ долины составляютъ небольшія высоты со многими почти плоскими вершинами; высоты эти состоятъ изъ осадочныхъ породъ сланцевъ и песчаниковъ различныхъ оттѣнковъ и цвѣтовъ; новѣйшія лессовыя отложенія изрѣзаны короткими и крутыми оврагами; за ними выдѣляются другія болѣе крупныя высоты, очевидно, отроги главнаго хребта того же Да-цинь-шаня, какъ напримѣръ, Янъ-бицзы-шань, Лотошань.

Подъемъ дороги на всемъ протяженіи по долинѣ Ямату-хэ не превышаетъ, насколько то можно было замѣтить по наблюденіямъ показаній анероида, 80—90 саженей.

Отъ д. Шаншуйцзюаньцзы дорога круто поворачиваетъ на востокъ и пересѣкаетъ по невысокому (въ 8—10 саженей) перевалу водораздѣлъ хребта Да-цинь-шаня.

Здѣсь видно, какъ всѣ текучія воды, имѣвшія ранѣе общее направленіе теченія на югъ (къ долинѣ р. Си-хэ), принимаютъ новое направленіе—на сѣверъ, собираясь въ данномъ раіонѣ въ одинъ общій потокъ—рѣчку Нурин-хэ.

Въ 8—9 верстахъ къ сѣверо-западу отъ перевала поднимается темносѣрый высокій горный массивъ съ отвѣсными скатами; на восточномъ скатѣ прилѣпилась кумирня Цзисымяо. Массивъ этотъ представляетъ громадный выходъ базальтовъ среди гранита и гнейсовъ, старинный остатокъ бывшей здѣсь когда-то энергичной вулканической дѣятельности, носитъ мѣстное названіе Алимту-шань и, можно съ увѣренностью предположить, что составляетъ одинъ изъ горныхъ центровъ хребта Да-цинь-шаня.

Дорога, спустившись въ долину р. Нурин-хэ у д. Оробачинъ (въ 62 верстахъ отъ г. Цинхэмыня), проходитъ по лѣвому ея нагорному берегу, пересѣкая многочисленные ручьи, впадающіе въ Нурин-хэ; скаты высотъ пологи и въ большинствѣ состоятъ изъ краснаго гранита, прикрытаго тонкимъ слоемъ растительной земли; мѣстами гранитъ выходитъ на поверхность; попадаются также выходы гнейсовъ и жилъ базальта; очевидно, и эти высоты составляются отрогами массива Алимту-шаня.

Западнѣе дороги, верстахъ въ 6—10 возвышаются крупныя группы высотъ главнаго хребта, восточнѣе же эти группы замѣтно понижаются и обращаются въ плоскіе холмы. У д. Хайлибань (въ 70 верстахъ отъ г. Цинхэмыня) дорога оставляетъ вправо (восточнѣе) долину рѣки Нурин-хэ и, пересѣкая ручьи, впадающіе въ Нурин-хэ между плоскими и пологими возвышенностями, поднимается на невысокій (20—25 саж.) перевалъ Модаба, границу хошуновъ Монгольчжина и Хуре, въ 84½ верстахъ отъ г. Цинхэмыня; въ 3 верстахъ западнѣе перевала рѣзко поднимается высокая черная скалистая группа тѣхъ же грандіозныхъ выходовъ базальта; отсюда дорога спускается въ песчаную узкую долину р. Коу-хэ (Ху-хунь-хэ), у д. Мальчинъ-айле поднимается на

лѣвый ея берегъ и проходитъ пологимъ длиннымъ скатомъ между притоками рр. Коу-хэ-Кундэй и Туншань-хэ; здѣсь же начинается длинный (около 4 верстъ) подъемъ на 3 перевала сѣвернаго края главнаго хребта Дациньшаня, представляющаго ряды массивныхъ высотъ, медленно понижающихся къ востоку; высоты эти въ раіонѣ дороги заканчиваются скалистой группой южнѣе д. Уцзяцзы на правомъ берегу р. Ню-хэ, ограничивающей, повидимому, хребетъ Данциньшань съ сѣвера.

1-й перевалъ встрѣчается въ 4-хъ верстахъ южнѣе д. Айцимыга и въ 6 вер. сѣвернѣе д. Саньцзяцзы, въ 50 саженей относительной высоты; подъемъ не крутъ; далѣе въ 2-хъ верстахъ дорога поднимается слегка на 2-й перевалъ, выше перваго на 5 саженей, и спускается по длинному скату (около 2-хъ вер.) въ д. Айцимыга, гдѣ, перейдя глубокіе и вѣтвистые лессовые овраги, поднимается на 3-й наиболѣе высокій перевалъ (около 75 саж.), въ 3-хъ верстахъ сѣверо-восточнѣе д. Айцимыга; здѣсь западнѣе дороги возвышается группа сопокъ со скалистыми базальтовыми вершинами, командуя надъ всею окружающей мѣстностью; эта группа и есть сѣверная оконечность обширнаго хребта Дациньшаня, въ общемъ же сѣверная окраина горной страны, послѣ которой слѣдуютъ увалы и далѣе песчаная степь Монголіи. По переправѣ черезъ р. Ню-хэ (Найринъ-голъ) дорога поднимается на невысокое лессовое плоскогорье, переваливаетъ его и спускается къ Сяокулунскому оврагу; оврагъ этотъ, образованный текучими водами въ сплошномъ лессовомъ грунтѣ, въ видѣ каньона, прорѣзываетъ плоскогорье съ запада на востокъ крутой выемкой въ 5 и 10 саженей глубины, по террасамъ которой расположился городъ Сяокулунь. Преданіе говоритъ, что въ этомъ мѣстѣ былъ ранѣе ручей; затѣмъ въ одинъ дождливый мѣсяцъ бурныя воды ручья снесли всѣ постройки; жители послѣ спада воды начали вновь обстраиваться, но въ то же время не переставали рыть берега, ища засыпанныя сокровища; гнѣвный богъ снова послалъ наводненіе и опять все было снесено; такимъ образомъ, образовался этотъ громадный оврагъ, давшій мѣсто довольно крупному городу; берега оврага служатъ главными улицами города, соединенными между собой нѣсколькими довольно прочными мостами.

Пройденный горный раіонъ хошуновъ Монгольчжинъ и Хуре изобилуетъ минеральными богатствами, но выработка ихъ идетъ малоуспѣшно вслѣдствіе инертности монгольскихъ властей съ одной стороны и хищности китайскихъ предпринимателей—съ другой.

Золото въ розсыпяхъ и, въ особенности жильное, въ богатомъ количествѣ встрѣчается въ раіонѣ дд. Норбуайле, Норбуинцзы, Оробачинь, Ятоуинцзы, Уцзяцзы, Пацзяцзы и Голоинцзы, въ 60—66 вер. отъ г. Цинхэмыня по дорогѣ въ г. Сяо-кулунь; жильное золото встрѣчается также въ горной группѣ Лотошань, въ 7—8 верстахъ къ востоку отъ указаннаго золотоноснаго раіона. Золотые пріиски имѣются

еще въ мѣстности Тацзыгоу, въ 10 вер., къ юго-востоку отъ мѣстности Синь-цю, расположенной въ 27 вер. къ востоку отъ монастыря Бэй-сы-гэръ.

Въ 7—8 верстахъ западнѣе мон. Бэй-сы-гэръ имѣются серебряныя и серебросвинцовыя руды.

Въ 60 вер. къ сѣверо-востоку отъ мон. Бэй-сы-гэръ, въ мѣстности Коу-хэ-цзы, добывается черный и бѣлый горный хрусталь; въ мѣстности Фусинди—яшма.

Каменный уголь въ богатыхъ залежахъ имѣется въ мѣстности Синь-цю (Синь-цзя-эръ), въ 27 вер. къ востоку отъ мон. Бэй-сы-гэръ; уголь—отличнаго качества; копи въ небольшомъ количествѣ разрабатываются китайской компаніей, арендующей ихъ у князя хошуна Монгольчжинъ. Кромѣ указанныхъ горныхъ богатствъ, по всей вѣроятности, имѣются еще много залежей, до сихъ поръ не изслѣдованныхъ, такъ какъ доступы къ нимъ заняты шайками хунхузовъ, основавшихъ въ этихъ глухихъ мѣстахъ свои логовища.

3. *Гидрографическій очеркъ раіона пути:*

Въ гидрографическомъ отношеніи раіонъ, по которому пролегаетъ дорога, очень богатъ текучими водами; дорога изъ г. Цинхэмыня пересѣкаетъ слѣдующіе рѣки, ручьи и сухія русла (наполняющіяся водой во время дождей): 1) въ 6 верстахъ отъ г. Цинхэмыня (отъ р. Цин-хэ)—р. Дамяо-хэ, впадающую въ рѣку Си-хэ выше устья р. Цин-хэ; бродъ въ $1^1/_2$ саж. длиной, $^1/_2$ фут. глубины, дно твердое; 2) въ 18 верстахъ отъ гор. Цинхэмыня—сухое русло ручья, впадающаго въ р. Си-хэ, по небольшому каменному прочному мосту; 3) въ 20 верстахъ—ручей у дер. Шицзяцзы; 4) на 21 верстѣ—рѣчку у мон. Фо-лама-сы, бродомъ въ 3 саж. длиной, $^1/_2$ фут. глубины, дно твердое; 5) въ 25 вер.—сухое русло у с. Сяо-ямынь; 6) въ 29 вер.—ручей у д. Шебдеинцзы; 7) въ $30^1/_2$ вер.—сухое русло по небольшому прочному каменному мосту; 8) въ 35 вер.—рѣку Ямату-хэ (Яматынъ-голъ или Хундулюнъ-голъ), относящуюся уже къ бассейну р. Ляо-хэ (по китайской картѣ—впадающую въ р. Маши-хэ, притокъ р. Нань-ша-хэ, впадающей въ заливъ Ляодунъ западнѣе устья р. Ляо-хэ); переправа по деревянному мосту на козлахъ и сваяхъ, мало устойчивому, длиной въ 6 саж., настилка изъ накатника, засыпаннаго толстымъ слоемъ гаоляна и земли; 9) въ $39^1/_2$ вер.—р. Ямату-хэ у д. Саньцзяцзы, бродомъ въ 3 саж. длиной, $^1/_2$ фута глубиной; 10) въ 43 и $43^1/_2$ вер.—ручьи, впадающіе справа въ р. Ямату-хэ; 11) въ 44 вер.—р. Ямату-хэ у д. Дунхунмаоцзы, бродомъ; 12) въ 45 вер.—сухое русло ручья, впадающаго слѣва въ р. Ямату-хэ; 13) въ 47 в.—сухой оврагъ; спускъ и подъемъ коротки, но круты; 14) въ 49 и 50 вер.—р. Ямату-хэ у д. Сыхэянцзы, бродомъ; 15) въ 52 вер.—р. Ямату-хэ у д. Тецзяинцзы, по деревянному небольшому мосту; 16) въ $54^1/_2$ вер.—р. Ямату-хэ, пройдя д. Чжалань-инцзы, топкимъ бродомъ; необходимо фашинировать; 17) въ 57 вер. ручей, впадающій

слѣва въ р. Ямату-хэ у д. Бэйшуйцзюаньцы; 18) въ 57½ и 58 вер. 2 ручья (одинъ—сухой) передъ д. Шаншуйцзюаньцзы; 19) 59 вер.—ручей Тунайгоу, впадающій въ р. Ямату-хэ, послѣдній изъ системы водъ, текущихъ на югъ; 20) въ 61 вер. (послѣ перевала)—ручей, впадающій слѣва въ р. Нурин-хэ, берега топки; 21) въ 63, 66, 67½, 69½ и 70 верстахъ — 5 ручьевъ, впадающихъ слѣва въ р. Нурин-хэ, у дд. Уцзяцзы, Голоинцзы и Хайлибань; 22) въ 74 вер.—ручей у д. Цзюмяо, впадающій въ р. Нурин-хэ (рѣка Нурин-хэ отъ д. Хайлибань отходитъ отъ дороги къ востоку); 23) въ 79 вер.—рѣчку у д. Гуаньинфу, двумя короткими бродами, рѣчка течетъ по песчаной, въ ½ вер., долинѣ на востокъ; 24) въ 80½ вер.—оврагъ у д. Гушимяо; 25) въ 86 вер.—оврагъ за переваломъ Модаба, по мосту; 26) въ 87½ вер.—сухой ручей у д. Номкэръ; 27) въ 91 вер.—р. Коу-хэ или Ху-хунь-хэ, притокъ р. Синь-кай-хэ, впадающей въ р. Ляо-хэ вмѣстѣ съ р. Лю-хэ въ 40 верстахъ восточнѣе станціи Гоубаньцзы; переправа у д. Мальчинъ-айле бродомъ въ 7 саж. длины и 1 футъ глубины, дно твердое, но берега нѣсколько топки; ниже брода видны остатки бывшаго здѣсь моста, снесеннаго наводненіемъ; во время даже небольшихъ дождей надо предполагать, что бродъ здѣсь будетъ затруднителенъ для артиллеріи и колеснаго обоза; 28) въ 94 вер.—оврагъ съ ручьемъ, впадающимъ слѣва въ р. Кундэй, по мосту; 29) въ 102 вер.—большой извилистый оврагъ съ ручьемъ у д. Айцимыга; 30) въ 107—108 вер. 3 оврага съ ручьями у д. Уцзяцзы; послѣдній оврагъ—по мосту; первые два ручья—топки и затруднительны для колеснаго обоза; 31) въ 111 вер.—р. Ню-хэ (Найринголъ), текущую на востокъ и впадающую, по всей вѣроятности, также въ р. Синь-кай-хэ системы р. Ляо-хэ; переправа по деревянному достаточно прочному мосту, длиной 5 саженей, и 32) въ 117½ вер.—оврагъ съ ручьемъ Кулунь-гоу въ городѣ Сяо-кулунь; переправы по 3 мостамъ длиной 6—7 саж., изъ которыхъ 1 для колеснаго обоза, два нижнихъ—для пѣшеходовъ; мосты устроены на сваяхъ, вбитыхъ въ дно оврага и скрѣпленныхъ накатниками съ откосами оврага; настилка—накатникъ, засыпанный слоемъ соломы, навоза и земли; устойчивость моста для полевой артиллеріи вслѣдствіе его высоты—мала, но нагруженныя арбы переѣзжаютъ его, повидимому, свободно.

4. *Растительность и климатъ раіона пути:*

Несмотря на относительно большую влажность, растительность раіона пути—незначительна; лѣсовъ совершенно нѣтъ; по разсказамъ жителей лѣса встрѣчаются лишь въ мѣстности Нухо, въ 50 в. къ с.-в. отъ каменноугольныхъ копей Синь-цю (восточнѣе мон. Бэй-сыгэръ).

Отдѣльныя группы деревьевъ (преимущественно тополь и ильма, рѣдко сосна, груша и орѣхъ) встрѣчаются лишь у деревень и клад-

бищъ; высоты, даже берега рѣчекъ, обнажены отъ растительности, что придаетъ всей мѣстности какой-то общій желто-бурый колоритъ.

Путь пройденъ былъ въ первыхъ числахъ апрѣля; въ это время наступила уже весна, подули теплые вѣтры, закончился перелетъ птицъ, но растительность оставалась все тою же, какъ и зимой; почки едва наливались, травы не выходили, несмотря на довольно высокую и постоянную температуру: до 20° днемъ (по Ц.). Температура по утрамъ колебалась отъ 10 до 15°, днемъ отъ 11½ до 20°, по вечерамъ отъ 9 до 15°, ночью термометръ падалъ не болѣе, какъ на 3—5°. Наконецъ 3 и 4 апрѣля выпали теплые дожди; казалось, что растительность поднимается въ одинъ день, но на самомъ дѣлѣ луга и низины только послѣ 2—3 дней приняли зеленовато-желтый оттѣнокъ, благодаря первымъ едва замѣтнымъ всходамъ луговыхъ травъ; деревья же оставались совершенно безъ листвы. На поляхъ крестьяне еще не приступали къ посѣву, а занимались лишь удабриваніемъ своихъ пахотей. Перемѣнные вѣтры Ичжоускаго края смѣнились постояннымъ, сначала сильнымъ, потомъ совершенно слабымъ и теплымъ южнымъ вѣтромъ, продолжавшимся со 2 до 9 апрѣля, когда подулъ сильный юго-восточный вѣтеръ, смѣнившійся 11-го апрѣля холоднымъ и рѣзкимъ сѣверо-западнымъ.

5. Населенные пункты:

Наиболѣе важные населенные пункты встрѣчаются: 1) Фо-лама-сы (по-монг. Гэгэнъ-сумэ) или Жуй-инъ-сы, въ 22 в. отъ Цинхэмыня, монгольскій монастырь, самый большой во всемъ хошунѣ Монгольчжинъ; къ нему приписано до 4 тысячъ ламъ, но постоянно живетъ 1,300—1,200 челов.; 2) Сяо-ямынь, въ 25 в. отъ г. Цинхэмыня, бывшая ставка князей хошуна Монгольчжинъ; 3) Бэй-сы-гэръ (Бэй-цзы-фу), въ 36½ в. отъ г. Цинхэмыня, ставка князя хошуна Монгольчжина и монастырь, содержимый на личныя средства князя; въ монастырѣ до 150 ламъ, жителей до 700 челов., преимущественно китайцевъ-торговцевъ. Центръ многихъ большихъ дорогъ всего края; 4) Оробачинь въ 21½ в. отъ Бей-сы-гєръ, монголо-китайское крупное селеніе; 5) Цзюмяо, въ 38 в. отъ Бэй-сы-гэръ, монастырь; 6) Гушимяо, въ 44 в. отъ Бэй-сы-гэръ, монастырь, и 7) городъ Сяо-кулунь, ставка князя-ламы хошуна Хуре и крупный торговый центръ восточной Монголіи; основанъ 270 лѣтъ тому назадъ (въ первыхъ годахъ правленія Цянь-лунъ); жители—преимущественно китайцы, занимающіеся торговлей.

6. Населеніе въ районѣ пути:

Населеніе края (хошуны Монгольчжинъ и Хуре) составляютъ монголы и китайцы. Правительственная власть въ краѣ сосредоточена въ рукахъ монгольскихъ князей и китайскихъ чиновниковъ, при чемъ обращаютъ на себя вниманіе взаимоотношенія этихъ властей: монгольскія власти преслѣдуютъ болѣе или менѣе упорно одну задачу—со-

храненіе края во власти монгольскаго князя, китайскія же—овладѣніе всѣми функціями края и подчиненіе ихъ своему полному управленію. Такіе интересы по своему противоположному характеру неминуемо вызываютъ сильную борьбу, при чемъ китайскія власти не стѣсняются никакими средствами, монгольскія же—могутъ лишь предъявлять свои протесты, опираясь на свое политическое право, которое волей, неволей должно уважаться китайскимъ правительствомъ, какъ таковое. На самомъ же дѣлѣ, какъ это обстоитъ въ настоящее время, политику Китая можно съ большими основаніями назвать „мирнымъ захватомъ Монголіи“ въ отношеніи административномъ, промышленномъ, торговомъ и культурномъ.

Такъ, въ административномъ отношеніи хошуны Монголіи находятся въ вѣдѣніи китайскихъ начальниковъ уѣздовъ, которые открываютъ свои резиденціи со всѣмъ управленіемъ въ какихъ-либо важныхъ по положенію или по своему значенію пунктахъ хошуна, такъ: 1) въ хошунахъ Барунъ-Тумэтъ и Халха—г. Фу-син-сянь въ мѣстности Ортубань; 2) въ хошунахъ Хуре и Наймань (Чжоудасскаго сейма)—г. Сундунсянь; 3) въ хошунѣ Харчинъ-Магунъ и половинѣ хошуна Харчинъ-вана—г. Пинцюаньчжоу; 4) въ другой половинѣ хошуна Харчинъ-вана—г. Цзяньпиньсянъ; 5) въ хошунѣ Харчинъ-Угунъ—г. Цзяньчансянь.

Хошунъ Монгольчжинъ въ административномъ отношеніи отнесенъ непосредственно къ Чжилійской провинціи, въ отношеніи же собственно народнаго управленія подчиненъ властямъ города Чаояна.

Всѣ начальники уѣздовъ, расположенныхъ въ хошунахъ Монголіи, подчинены Жехэсскому дутуну. Такимъ образомъ, китайская власть въ Монголіи децентрализована по уѣзднымъ управленіямъ, число и резиденція которыхъ не постоянны, а сообразованы съ настоящимъ положеніемъ дѣлъ въ собственныхъ интересахъ Китая, но никакъ не Монголіи. Всѣ же эти щупальцы-уѣзды направляются могущественной рукой Жехэсскаго дутуна, имѣющаго свою резиденцію въ собственномъ Китаѣ, вблизи отъ верховнаго правительства въ Пекинѣ. Учрежденіе уѣздовъ въ послѣднее время стало дѣломъ настолько обычнымъ и какъ будто законнымъ, что китайскія власти не считаютъ даже нужнымъ спрашивать на то согласія или позволенія монгольскихъ властей. Такъ, китайское правительство въ настоящее время въ видахъ политическихъ и торговыхъ „потребовало“ перенесенія уѣзда (резиденціи) Фу-син-сянь изъ мѣстности Ортубань въ ставку князя хошуна Монгольчжина въ монастырь Бэй-сы-гэръ (Бей-цзы-фу), т. е. въ сердце этого хошуна. Вопросъ этотъ былъ рѣшенъ и утвержденъ въ Пекинѣ совершенно безъ участія князя хошуна, въ то же время и предсѣдателя всего Чжасатусскаго сейма.

Князь былъ сильно возмущенъ этимъ поступкомъ со стороны Китая, а его монголы-подданные начали роптать на бездѣйствіе своихъ властей; тогда князь наотрѣзъ отказался пустить въ свою ставку

китайскихъ чиновниковъ и „тайно“ уѣхалъ въ Пекинъ „хлопотать“ объ отмѣнѣ распоряженія и, какъ доводъ, привести обѣднѣніе монголовъ, которымъ выдѣленіе земель подъ вновь образуемый уѣздъ грозитъ окончательнымъ обнищаніемъ и даже гибелью. Чѣмъ кончится дѣло, кажется, не трудно угадать: уѣздъ будетъ учрежденъ.

Въ хошунѣ Хуре уѣздъ Сун-дун-сянь былъ учрежденъ также, несмотря на протесты князя-ламы, рядомъ съ его ставкой, монастыремъ и крупнымъ торговымъ центромъ хошуна—городомъ Сяо-кулунемъ; этотъ уѣздъ въ своемъ вѣдѣніи имѣетъ также сосѣдній хошунъ Наймань Чжоудасскаго сейма. Послѣднее указываетъ, что китайцы даже не признаютъ границъ такихъ крупныхъ дѣленій Монголіи, какъ сеймы; это дѣлается, вѣроятно, съ цѣлью разъединить сопротивленіе монгольскихъ властей, что облегчитъ имъ полное овладѣніе краемъ.

Послѣдствія учрежденія уѣзда въ г. Сяо-кулунѣ сказались немедленно: власть князя-ламы съ теченіемъ времени все болѣе и болѣе падаетъ.

Съ учрежденіемъ уѣздовъ начинается мирное завоеваніе края, именно его усиленная колонизація китайцами; успѣхъ китайской колонизаціи зависитъ уже вполнѣ отъ степени власти монгольскаго князя, даже отъ его личнаго характера; китайскія власти пользуются всѣмъ, чтобы опутать князя и держать его въ своихъ тискахъ, вырывая согласіе на колонизацію любыхъ земель, даже сплошь заселенныхъ монгольскими семействами, которыя должны будутъ уходить на другія неудобныя земли; пользуются тщеславіемъ князя, его любовью къ роскоши, къ карточной игрѣ, его личными нуждами въ денежныхъ средствахъ и даже замѣшиваютъ отношенія къ пекинскому двору (женитьба на принцессахъ императорской крови). Задолженность князя, въ особенности, приноситъ большую пользу: китайскія власти ссужаютъ князя деньгами, гарантируя себѣ уплату податью китайскихъ семействъ, поселенныхъ на земляхъ князя.

Та же задолженность ведетъ къ невольнымъ уступкамъ въ просьбахъ объ отводѣ и продажѣ земель; эти просьбы, предъявленныя кредиторами и поддержанныя китайскими властями, становятся уже требованіями. Такъ дѣло обстоитъ въ хошунѣ Монгольчжинѣ, гдѣ уже $^2/_3$ удобныхъ земель занято китайскими колонистами и поселено къ настоящему времени болѣе 50 тысячъ китайскихъ семействъ (около 500 тысячъ человѣкъ) собственниковъ и арендаторовъ.

Если сравнить теперь собственно монгольское населеніе въ хошунѣ, именно рядовыхъ жителей—10 тысячъ семействъ (немного болѣе 40,000), то сравненіе получается поражающимъ: пришлый чужой людъ превышаетъ своимъ числомъ коренное населеніе въ $12^1/_2$ разъ. Къ этому надо прибавить, что монголъ все болѣе и болѣе подчиняется сильной китайской культурѣ, теряется среди этихъ массъ китайскаго населенія, подражая китайцамъ даже въ одеждѣ и во всемъ домашнемъ обиходѣ.

Все ведетъ къ тому, что громадный плодородный хошунъ Монгольчжинъ уже скоро станетъ провинціей Китая въ полномъ смыслѣ.

Въ такомъ же положеніи находятся и другіе хошуны Чжасатусскаго сейма: Си-Тумэтъ, Харчинъ-Магунъ, Харчинъ-ванъ, Халха; такъ въ хошунѣ Харчинъ-Магунъ 200 тысячъ китайскихъ семействъ на 4—5 тысячъ семействъ монголовъ; въ хошунѣ Халха монгольскихъ селеній — 2 (Чуанде и Хурету), монголо-китайскихъ — 20 (Монголо-китайскія деревни отличаются также и по названіямъ: къ концу имени деревни прибавляется слово „инцзы", какъ, напримѣръ, Цзюйцзяинцзы, Матаинцзы, Голоинцзы, Ятоуинцзы, Пурапинцзы и пр.).

Въ нѣсколько лучшемъ положеніи находится маленькій хошунъ Хуре, гдѣ князь категорически запретилъ продавать земли китайцамъ, почему тамъ нѣтъ собственниковъ-китайцевъ и всѣ поселенцы живутъ въ г. Сяо-кулунѣ, гдѣ занимаются исключительно торговлей; но съ другой стороны жители—монголы хошуна Хуре—лѣнивы, безпечны, любятъ роскошь, погрязаютъ въ долгахъ у китайцевъ; земледѣліе и скотоводство падаетъ, вся же торговля въ рукахъ китайцевъ; здѣсь идетъ, несмотря на энергичный протестъ монгольскаго князя-ламы, экономическое завоеваніе хошуна.

Въ такомъ положеніи находится Монголія въ настоящее время; казалось бы, на первый взглядъ, выхода и спасенія нѣтъ.

Но это наружное спокойствіе монголовъ и ихъ терпѣніе, съ которымъ они переносятъ открытый захватъ у нихъ земель китайцами,— обманчивы. Среди низшихъ классовъ монгольскаго населенія идетъ скрытое, медленное, но упорное броженіе, выражающее крайнее неудовольствіе населенія какъ противъ политики Китая, такъ и противъ слабости своихъ князей и чиновниковъ; это броженіе идетъ упорно, но оно не находитъ пока поддержки у властей, но пропагандируется осторожно ламами. Отдѣльно отъ этого броженія идетъ таковое же среди князей, ихъ соправителей и чиновниковъ, особенно среди ламъ высшихъ классовъ. Слухъ объ одномъ только проектѣ, разрабатываемомъ китайскимъ правительствомъ, ужаснувшемъ весь духовный міръ монголовъ, далъ сильный толчокъ въ настоящее время этому низшему и высшему броженію навстрѣчу другъ другу, броженію за единую цѣль—спасеніе всей Монголіи и ея религіи. Дѣло въ томъ, что всѣ хошуны Монголіи имѣютъ сильный и многочисленный духовный классъ—ламъ; въ ламы посвящаютъ родители своихъ дѣтей съ рожденія; бываетъ, что изъ 3 сыновей — 2 посвящены въ ламы; въ ламахъ же остаются до глубокой старости. Съ давнихъ поръ ламы приняли прочную организацію, основанную на степеняхъ многочисленныхъ должностей; благодаря этому, создалась у нихъ удивительная сплоченность и единеніе, централизующіяся въ лицѣ тибетскаго далай-ламы. Религія и обязательное образованіе, даваемое ламамъ съ дѣтства въ монастырскихъ школахъ, позволяютъ имъ имѣть сильное вліяніе среди простого монгольскаго населенія. Принимая во вниманіе числительность

ламъ (въ хошунѣ Монгольчжинѣ насчитывается 8340 ламъ на 50-тысячное населеніе), это вліяніе заслуживаетъ полнаго вниманія со стороны тѣхъ, которые хотѣли бы коснуться интересовъ Монголіи.

Между тѣмъ, Китай, повидимому, не желаетъ считаться съ этимъ обстоятельствомъ и игнорируетъ этотъ классъ, приравнивая его къ своимъ духовнымъ лицамъ, давно потерявшимъ всякую волю и власть.

Смѣщеніе китайскимъ императоромъ далай-ламы разбудило дремавшее единеніе монгольскихъ ламъ и возбудило въ нихъ политическій интересъ къ окружающимъ міровымъ событіямъ.

Слѣдующее обстоятельство, касающееся уже личныхъ интересовъ ламъ, еще болѣе толкнуло эту массу на арену политической борьбы съ Китаемъ:

Князь хошуна Бинту-вана Чжеримскаго сейма подалъ мукденскому губернатору проектъ объ обращеніи всѣхъ ламъ въ монгольскихъ солдатъ; ламами же монголамъ быть лишь съ 45-лѣтняго возраста. До сихъ поръ непонятно, чѣмъ могъ быть вызванъ этотъ проектъ у монгольскаго князя, знающаго хорошо положеніе ламъ въ Монголіи и отношеніе къ нимъ народа, понимающаго, что такой переворотъ нельзя произвести однимъ приказомъ, а надо имѣть силу.

Несмотря на весь абсурдъ, этотъ проектъ былъ встрѣченъ благопріятно мукденскимъ генералъ-губернаторомъ Си-ляномъ, который и составилъ въ этомъ духѣ докладъ трону; докладъ въ Пекинѣ встрѣченъ былъ также вполнѣ сочувственно, что быстро распространилось среди монгольскаго населенія.

Броженіе началось; идутъ слухи, что чаша терпѣнія переполняется и что недалекъ часъ всеобщаго возстанія. Это возстаніе тѣмъ легче и скорѣе произойдетъ, чѣмъ больше будетъ шансовъ на поддержку Россіи или Японіи, въ зависимости отъ того, кто изъ нихъ начнетъ войну съ Китаемъ (по мнѣнію монголовъ — неизбѣжную). Война эта будетъ лучшимъ моментомъ для отдѣленія отъ Китая и образованія своего ханства подъ протекторатомъ державы (кто поддержитъ).

Выяснивъ, насколько это было возможно, политическія отношенія монголовъ къ китайцамъ, перейду къ дальнѣйшему описанію.

Монгольское населеніе въ хошунахъ состоитъ изъ князя со штатомъ чиновниковъ различныхъ должностей (тасулакчи, мэйрены и пр.) дворянъ (табунаны), простыхъ рядовыхъ жителей и рабовъ. Такъ въ хошунѣ Монгольчжинѣ имѣется около 1,000 семействъ дворянъ (около 4,000 человѣкъ), около 10,000 семействъ простыхъ жителей (около 40,000 человѣкъ) и около 3,000 рабовъ.

Рабство въ Монголіи сохранилось до сихъ поръ въ очень крупныхъ размѣрахъ. Рабовъ (большею частью монголовъ, рѣдко китайцевъ) имѣютъ князья, дворяне, а также и нѣкоторые состоятельные рядовые монголы. Князь содержитъ до 40 рабовъ, дворянинъ (чиновникъ)—до 20, рядовой монголъ—отъ 3 до 15 человѣкъ.

Рабы обыкновенно покупаются; стоятъ около 600 дяо (115—130 руб.); обычна также продажа дѣтей обѣднѣвшими родителями (200—400 дяо); браки рабовъ совершаются или посредствомъ обмѣна, или покупкой невѣсты-рабыни; дѣти отъ такого брака—также рабы того же хозяина. Владѣтель рабовъ надъ ними имѣетъ громадныя права; можетъ дѣлать съ ними все, что захочетъ, но одно запрещено—именно казнь раба, т. е. отсѣченіе головы, повѣшеніе или разстрѣляніе; но, если хозяинъ изобьетъ раба до смерти, то законъ молчитъ.

На первый взглядъ состояніе рабства у монголовъ—дико и дышитъ какъ бы пережиткомъ грубой старины, но съ ихъ точки зрѣнія—явленіе это обычное; сами же рабы едва ли тяготятся своимъ состояніемъ; они—вѣчные работники, но зато хозяинъ ихъ хорошо кормитъ и одѣваетъ, дорожа ими, какъ своею рабочею силою; жизненныя же потребности всѣхъ рядовыхъ монголовъ слишкомъ невзыскательны, чтобы понять свое человѣческое униженіе.

По вѣроисповѣданію населеніе края—буддисты; монголы—буддисты-ламаисты, китайцы—конфуціонисты. Исповѣданіе религіи обоихъ народовъ сильно разнится во всѣхъ отношеніяхъ: китаецъ—совершенно равнодушенъ къ своей религіи и къ своему храму (мяо), куда онъ изрѣдка ходитъ исключительно ради любопытства; можно даже больше сказать—онъ посмѣивается надъ религіей, надъ своими обрядами, надъ изображеніями своихъ боговъ; его умозрѣніе стало выше той обрядности, въ которую вылилась у нихъ буддійская религія. Священническій классъ у нихъ незначителенъ и вліянія никакого не имѣетъ. Кумирни, грандіозные остатки старины, приходятъ въ ветхость, разрушаются и содержатся крайне грязно; новыхъ не строятъ.

Громадная кумирня, напримѣръ, въ И-чжоу съ 7 изображеніями буддъ-колоссовъ (до 6 саженей высоты—сидя), производитъ какое-то унылое впечатлѣніе, вслѣдствіе своей пыли, грязи, мусора, кое-какъ собраннаго въ кучи по угламъ.

Монголъ къ своей религіи относится совершенно иначе. Онъ глубоко почитаетъ своихъ боговъ, свои законы религіи и своихъ исповѣдниковъ религіи; обряды религіи исполняетъ весьма охотно и неукоснительно; весь свой излишекъ въ деньгахъ онъ всегда готовится принесть въ даръ своему храму, почему ихъ кумирни (сумэ)—обширны, хорошо оборудованы, содержатся достаточно чисто; классъ ламъ многочисленъ, образованъ, сытъ и хорошо одѣтъ исключительно на средства прихожанъ.

Мало того, священническое сословіе объединено въ монастыряхъ съ 2—3 кумирнями, со многими различными постройками, школами, жилищами и пр. Въ каждомъ монастырѣ установленъ строгій порядокъ во всемъ, подъ руководствомъ старшаго по должности (гегена). Обряды религіи выполняются точно и достаточно благоговѣйно.

Надо къ этому сказать, что все исповѣданіе религіи ушло въ многочисленную обрядность со всевозможными атрибутами и одеж-

дами. Надо быть очень опытнымъ ламой, чтобы совершить какое-нибудь простое богослуженіе, тѣмъ болѣе, что всѣ обряды совершаются на тибетскомъ языкѣ, который, съ увѣренностью можно сказать, не понимаютъ ³/₄ ламъ, не говоря уже о народѣ, для котораго остался только одинъ видимый обрядъ. Но и этотъ видимый обрядъ еще достаточенъ, чтобы поддержать религіозность у желающаго молиться. При входѣ въ храмъ (нельзя назвать кумирней) чувствуется какое-то невольное благоговѣніе и уваженіе къ чужой религіи, чего совершенно не испытывается при входѣ въ китайскую кумирню—мяо. Въ особенности, производитъ сильное впечатлѣніе изображеніе шестирукой богини милосердія; всѣ тексты и картины, изображающіе дѣятельность этой богини для человѣчества, въ совершенствѣ напоминаютъ основы нашей христіанской религіи. У монголовъ есть преданіе, что душа богини милосердія переселяется всегда въ тѣло русскихъ императрицъ.

Мнѣ показывали въ храмѣ Бэй-сы-гэръ въ ряду другихъ богинь изображеніе богини милосердія въ видѣ полусидящей статуи зеленоватаго цвѣта, высотой около 1½ аршина, убранной необходимыми атрибутами; эта статуя, по словамъ ламъ, изображаетъ русскую императрицу Екатерину II.

Въ общемъ, религія въ Монголіи, несмотря на свою многочисленную и странную обрядность и непонятность языка, на которомъ совершается богослуженіе, поставлена очень высоко во всѣхъ отношеніяхъ.

7. *Занятія жителей*:

Занятія жителей края — земледѣліе, скотоводство и торговля, при чемъ монголы занимаются скотоводствомъ и немного земледѣліемъ, китайцы—исключительно земледѣліемъ и торговлей.

Въ хошунахъ Монгольчжинѣ и Хуре сѣютъ больше всего чумизу (гуцзу), потомъ гаолянъ, гречиху (цяомай), бобы, черный ячмень (хей-доу), сяодоу (растеніе, идущее на печенье, на приправы къ кушаньямъ, на водку), зеленый горошекъ (люй-доу), кукурузу, хлопчатникъ и рицинусъ.

Изъ хошуна Монгольчжина вывозятся, какъ избытокъ,—чумиза и гаолянъ. Въ хошунѣ же Хуре обработанной земли не болѣе 10—12 тысячъ десятинъ и урожаи не только не даютъ избытка хлѣба, но онъ привозится изъ сосѣднихъ хошуновъ.

Центръ торговли края—городъ Сяо-кулунь. Вся торговля, конечно, въ рукахъ китайцевъ. Торговыя сдѣлки идутъ, главнымъ образомъ, на хлѣбные продукты и рогатый скотъ. Хлѣбъ въ Сяо-кулунь привозятъ изъ Чаоянъ-фу, Фу-син-сяня, Чжань-у-сяня, Мукдена, Синь-миньтина, хошуновъ Монгольчжина и Бинту-вана. Изъ хлѣбныхъ продуктовъ особенно идутъ: чумиза, гаолянъ, пшеница и рисъ. Рогатый скотъ и лошади вывозятся въ Цзинь-чжоу, а отсюда въ Инкоу, Шандунъ и Тяньцзинъ. Кромѣ того, въ г. Сяо-кулунѣ идетъ скупка и

продажа арбузныхъ сѣмянъ (очень распространенное китайское угощеніе, какъ десертъ), грибовъ и соды. Сода добывается въ хошунѣ Западномъ Байринѣ (Чжоудасскаго сейма), въ 300 верстахъ отъ гор. Сяо-кулуня, въ мѣстностяхъ Манюхэ и Шатоцзы; вывозится изъ Сяо-кулуня въ Цинхэмынь, И-чжоу, Цзинь-чжоу и Пекинъ. Скотоводство, въ общемъ, развивается въ краѣ очень плохо, такъ какъ усиливающаяся колонизація края все болѣе и болѣе отнимаетъ земель, годныхъ подъ пастбища, и занимаетъ ихъ пашнями.

Разводятся: рогатый скотъ, лошади, мулы, ослы, овцы, козы, бараны и свиньи. Лошадей очень мало, едва хватаетъ для своихъ нуждъ; хорошая лошадь стоитъ 300—400 долларовъ (200 — 300 руб.), плохая, 20—25 долларовъ (15—20 руб.). Большой быкъ стоитъ до 80 долларовъ (57—60 руб.), малый до 30 долларовъ (до 21—22 руб.). Баранъ 6—7 долларовъ (до 5 руб.). Скотъ изъ хошуна Монгольчжина въ небольшомъ количествѣ вывозится въ Инкоу, Мукденъ и Харбинъ.

8. *Отдѣляющіяся дороги*:

Отъ пути изъ г. Цинхэмыня въ г. Сяо-кулунь отдѣляются слѣдующія большія дороги:

1) Цинхэмынь—ст. Гоубаньцзы=около 60 вер.
2) Бэйцзыфу — Шао-хо-инъ=35 вер. (на ю.-в.).
3) „ — Фусинди (граница)=80 вер. (на с.-з.).
4) „ — Байтучанмынь=45 вер. (на в.).
5) „ — Синьлитунь=60 вер. (на ю.-в.).
6) „ — Номо (граница)=70 вер. (на с.).
7) „ — Хартологой (граница)=75 вер. (на с.-в.).
8) „ — Синминьтунь=120 вер.
9) „ — Чаоянъ-фу=130 вер.
10) „ — Уданьчэнъ=250 вер.
11) „ — Чжэньцзятунь=270 вер.
12) „ — Жехэ=450 вер.
13) Сяо-кулунь — Кайлусянь=153 вер. (на с.-з.).
14) „ — Мукденъ черезъ г. Чжань-у-сянь и Синьминьтунь=210 вер.
15) Сяо-кулунь — Тѣлинъ черезъ Чжанъ-у-сянь=220 вер.
16) „ — Чантафу черезъ Чжэнцзятунь=250 вер.
17) „ — Куанченцзы черезъ хошунъ Бинту-вана и гор. Чжэнцзятунь=около 350 вер.
18) Сяо-кулунь — Чаоянъ черезъ Фусинди и Фу-син-сянь=180 вер.
19) „ — Долонъ-норъ черезъ хошуны Наймынь и Онютъ, Люцзяницзы и Цзиньпэнъ.

IV. Г. Сяо-кулунь—монастырь Моринь-Сумэ.

1. *Направленіе и протяженіе пути:*

Путь отъ г. Сяо-кулуня въ монгольскій монастырь Моринь-сумэ идетъ въ сѣверо-восточномъ направленіи отъ г. Сяо-кулуня до с. Вафанъ-эръ (26 верстъ), далѣе до м. Моринь-сумэ—въ сѣверномъ направленіи; протяженіемъ въ 111 вер., считая отъ моста для колеснаго обоза черезъ оврагъ въ г. Сяо-кулунѣ до большой кумирни въ монастырѣ Моринь-сумэ.

Путь проходитъ сначала по хошуну Хуре (Сиргету-хурье-ламаинъ-хошигу) Чжасатусскаго сейма; на 8-й верстѣ (не доходя селенія Гурбанъ-Хатутала) пересѣкаетъ сѣверный уголъ небольшого самостоятельнаго хошуна Сурукъ. Хошунъ Сурукъ выдѣленъ изъ хошуна Монгольчжина Чжасатусскаго сейма, заселенъ отдѣльными семействами изъ всѣхъ хошуновъ (изъ 48) и служитъ до сихъ поръ императорскимъ пастбищемъ; жители обязаны пасти табуны императорскаго двора и ежегодно доставлять въ Мукденъ опредѣленное количество рогатаго скота и барановъ на поминки при императорскихъ могилахъ.

Границы хошуна Сурукъ составляютъ: съ запада—хошунъ Монгольчжинъ, съ сѣверо-востока — хошунъ Бинту-ванъ Чжэримскаго сейма и съ юго-востока—округъ Синьминь-фу; занимаетъ площадь въ 80 вер. съ с.-з. на ю.-в. и 25—40 вер. съ с.-в. на ю.-з., всего около $2^1/_2$ тыс. кв. верстъ.

Пройдя по хошуну Сурукъ около 8 верстъ, путь за деревней Саньцзяцзы вступаетъ въ хошунъ Бинту-ванъ Чжэримскаго сейма.

Чжэримскій сеймъ, расположенный въ сѣверо-восточной части Монголіи, занимаетъ огромную площадь, граничащую съ юго-запада съ хошуномъ Сурукъ и Чжасатусскимъ сеймомъ, съ запада — съ Чжоудасскомъ сеймомъ, съ сѣверо-востока и сѣвера съ Хэйлунцзянской провинціей, съ востока и юго-востока—съ Гиринской и Мукденской провинціями.

Сеймъ составляютъ слѣдующіе 10 хошуновъ (съ юга на сѣверъ): 1) Бинту-ванъ, 2) Бо-ванъ, 3) Дарханъ-ванъ, 4) Тушету-ванъ, 5) Южный Горлосъ, 6) Цзасакту-ванъ, 7) Се-гунъ, 8) Сѣверный Горлосъ, 9) Чжалайтэ и 10) Дурбетъ.

Путь въ монастырь Моринь-сумэ пересѣкаетъ сѣверо-западную часть хошуна Бинту-ванъ и въ урочищѣ Хаминъ-тала (80 верстъ отъ г. Сяо-кулуня) вступаетъ въ западную часть хошуна Дарханъ-ванъ.

Хошунъ Бинту-ванъ граничитъ: съ юго-запада и запада съ хошунами Сурукъ и Хуре, съ сѣвера—съ хошуномъ Дарханъ-ванъ, съ сѣверо-востока и востока съ хошуномъ Бо-ванъ, съ юго-востока и юга—съ Гиринской и Мукденской провинціями; занимаетъ площадь около 155 вер. съ с.-з. на ю.-в. и 20—30 вер. съ с.-в. на ю.-з., всего около $3^1/_2$ тыс. кв. верстъ.

Ставка князя въ 50—55 верстахъ къ в. и ю.-в. отъ г. Сяо-кулуня.

Хошунъ Дарханъ-ванъ граничитъ: съ юго-запада и запада съ Чжоудасскимъ сеймомъ, съ сѣверо-запада—съ хошуномъ Уцзумчинъ Чжоудасскаго сейма, съ сѣверо-востока—съ хошунами Тушету-ванъ и Южнымъ Горлосомъ, съ юго-востока—съ Гиринской провинціей (въ раіонѣ отъ желѣзнодорожной станціи Фанцзятунь до станціи Сыпингай), съ юго-востока и юга—съ хошунами Бованъ и Бинту-ванъ; занимаетъ площадь около 450 верстъ съ сѣвера-запада на юго-востокъ и отъ 20 до 120 верстъ съ сѣверо-востока на юго-западъ, всего около 32 тысячъ квадратныхъ верстъ; это самый большой хошунъ въ Чжэримскомъ сеймѣ.

Ставка князя—въ 40 верстахъ къ сѣверу отъ мон. Моринь-сумэ.

По хошуну Дарханъ-ванъ путь проходитъ 31 версту до монастыря Моринь-сумэ, расположеннаго въ юго-западной части этого хошуна.

2. *Качества дороги:*

Дорога отъ города Сяо-кулуня до селенія Гурбанъ-Хатутала (11 верстъ)—вполнѣ удобна для движенія всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ; далѣе, пролегая черезъ сыпучіе барханные пески вплоть до монастыря Моринь-сумэ (100 верстъ),—узка, засыпана песками, неровна, съ частыми крутыми (но короткими) подъемами и спусками на барханные холмы, мало удобна для движенія пѣхоты (утомительна), для пѣшей артиллеріи и для обозовъ; движеніе по дорогѣ возможно лишь для двуколочнаго обоза, запряженнаго парой хорошихъ лошадей (лучше гуськомъ) и возможно легко нагруженнаго; полезный грузъ каждой двуколки не долженъ превышать 7—8 пудовъ. Горная артиллерія на хорошихъ лошадяхъ пройдетъ довольно легко, какъ при запряжкѣ, такъ и на вьюкахъ; горная артиллерія китайскихъ войскъ въ виду слабосильности своихъ лошадей предпочитаетъ везти свои орудія на арбахъ, запряженныхъ орудійными лошадьми и мулами (до 6—7 головъ на каждую арбу); пѣшая артиллерія можетъ двигаться лишь безъ посадки прислуги, безъ снарядовъ и безъ другихъ тяжелыхъ принадлежностей къ орудію; вообще всѣ части орудія, которыя могутъ быть отдѣлены, полезно везти особо въ двуколкахъ. При нашемъ слѣдованіи, фудутунки, нагруженныя каждая около 12—15 пудовъ (вмѣстѣ съ 2-мя сѣдоками) и запряженныя тремя сильными мулами, двигались съ большимъ трудомъ, что заставило насъ въ дер. Вафанъэръ нанять еще одну арбу, запряженную 5-ю лошадьми и мулами.

Кромѣ песковъ на этомъ протяженіи встрѣчаются мокрыя солончаковыя степи, затрудняющія движеніе, и топкій переходъ черезъ 3 протока рѣчки Сяохэцзы на протяженіи 2-хъ верстъ передъ д. Шанаайле, въ 95—97 верстахъ отъ г. Сяо-кулуня. Послѣдній участокъ наиболѣе труденъ по своей топкости даже въ сухое время; необходимо основательно его фашинировать, для чего можетъ служить растущій тутъ же желтый ивнякъ. При переѣздѣ черезъ первые два протока (особенно топкіе) безъ укрѣпленія фашинами необходимо принять сноровку пере-

ѣзда, именно—быстрый переходъ; при малѣйшей остановкѣ—колеса вязнутъ по ось и лошади, погрузившись въ топкую грязь, уже не будутъ имѣть никакой силы для тяги повозки. Намъ приходилось въ такомъ случаѣ выпрягать муловъ и уже другими мулами вытягивать фудутунку назадъ, чтобы начать новый переѣздъ ручья.

Кромѣ указанныхъ затрудненій въ пути, необходимо принять во вниманіе, что весь раіонъ пути крайне бѣденъ мѣстными средствами: фуража, хлѣба и другихъ съѣстныхъ припасовъ, кромѣ рогатаго скота и барановъ; многое, въ особенности хлѣбъ, придется везти съ собою, что увеличитъ количество обоза и еще болѣе затруднитъ движеніе; скотъ, хотя и имѣется, но тоже въ ограниченныхъ размѣрахъ (не болѣе, какъ на дивизію въ каждомъ пунктѣ остановки).

Въ общемъ же, весь путь, хотя и труденъ, но возможенъ для движенія войскъ, конечно, принявъ во вниманіе изложенныя условія.

3. *Орографическій очеркъ пути:*

На правомъ берегу рѣки Ню-хэ (Найринъ-голъ), въ 7 верстахъ южнѣе города Сяо-кулуня, считая по дорогѣ изъ мон. Бэй-сы-гэръ (Бэй-цзы-фу), рѣзко оканчиваются сѣверные отроги горнаго хребта, вѣрнѣе горной страны, Дациньшаня. Далѣе къ сѣверу простираются уже плоскія лессовыя плоскогорья, изрѣзанныя глубокими оврагами; кое-гдѣ еще поднимаются небольшія округленныя высоты, командуя окружающей ихъ плоскостью; такія отдѣльныя высоты можно видѣть къ юго-западу, къ западу, къ сѣверо-востоку и юго-востоку отъ г. Сяо-кулуня.

Сѣвернѣе г. Сяо-кулуня, верстахъ въ 10—15—20, оканчиваются и эти сопки, какъ бы отбросы громадной горной страны южнѣе ихъ.

Такія сопки по пути встрѣчаются: 1) на 8-й верстѣ пути, въ $^3/_4$ версты сѣвернѣе дороги—круглая одинокая сопка; 2) на 9-й верстѣ пути, въ $1^1/_2$ верстахъ южнѣе дороги—2 сопки, при чемъ юго-западная—круглая, сѣверо-восточная—съ круглой вершиной и съ отрогами: а) на востокъ къ южному селенію Гурбанъ-Хатутала, гдѣ склонъ этого отрога примыкаетъ къ небольшимъ высотамъ праваго берега р. Яншуму-хэ, и б) на юго-востокъ, гдѣ этотъ отрогъ повышается и образуетъ 3-ю сопку; 3) на 11-й верстѣ пути, въ 1 верстѣ сѣвернѣе дороги—пологая растянутая сопка; 4) на 15—17 верстѣ пути, по переходѣ черезъ р. Яншуму-хэ, въ 3—4 верстахъ сѣверо-западнѣе дороги—группа довольно высокихъ, командующихъ надъ всею окружающей мѣстностью сопокъ на одномъ общемъ основаніи; 5) на 19—22 верстѣ пути—группа такихъ же сопокъ на общемъ основаніи, но уже меньшей высоты, сѣверо-западнѣе дороги; дорога поднимается по пескамъ на половину высоты сопокъ и подходитъ вплотную къ крайнимъ 2-мъ сопкамъ, гдѣ работаютъ известковыя печи Шихуяо.

Далѣе къ сѣверу простирается возвышенное плато, заполненное сыпучими барханными песками, рѣдко—луговыми долинами; простираніе

песковъ доходитъ на 80—100 верстъ къ сѣверу отъ широты города Сяо-кулуня вплоть до долины рѣки Си-ляо-хэ (Западной Ляо-хэ), откуда уже начинаются монгольскія степи, состоящія почти сплошь изъ тѣхъ же барханов, но еще закрѣпленныхъ; немного пройдетъ времени—и эти степи обратятся въ голые сыпучіе пески.

Такъ непосредственно къ сѣверу и сѣверо-западу отъ г. Сяо-кулуня тянется песчаная площадь, въ 30 верстъ, съ юга на сѣверъ, гдѣ прекращено уже всякое колесное движеніе.

Съ запада на востокъ сыпучіе пески занимаютъ еще большее пространство, верстъ до 200 и болѣе, заполняя собой огромную площадь Чжэримскаго сейма, ограниченную съ сѣверо-запада, съ сѣвера и сѣверо-востока дугой рѣки Ляо-хэ; западная граница песковъ въ точности неизвѣстна (вѣроятно, до восточныхъ отроговъ хребта Большого Хингана), восточная же рѣзко заканчивается у правыхъ береговъ рѣчной системы Ляо-хэ, при сліяніи ея рѣкъ: Си-ляо-хэ, Синь-кай-хэ и Дунъ-ляо-хэ (лично замѣчены огромныя площади песковъ на правомъ берегу р. Синь-кай-хэ, въ 25 в. сѣвернѣе города Чжэньцзятуня, тянущіяся этимъ же берегомъ до впаденія р. Синь-кай-хэ въ р. Си-ляо-хэ у г. Чжэнцзятуня и далѣе на югъ по правому берегу р. Си-ляо-хэ до сліянія ея съ р. Дун-ляо-хэ).

Выходы осадочныхъ породъ — песчаниковъ и мраморовидныхъ зернистыхъ известняковъ, какъ предвѣстники горнаго массива Дацинь-шаня, замѣчены на осыпяхъ береговъ рѣки Яншуму-хэ (въ $14^1/_2$ в. по пути отъ г. Сяо-кулуня) и сѣвернѣе на отдѣльныхъ сопкахъ, въ 22 верстахъ (известковыя печи Шихуяо). Далѣе, кромѣ барханныхъ песковъ и ихъ подстила—глины и суглинка, никакихъ другихъ породъ не встрѣчается.

Песокъ по своему составу отличается крайне малымъ удѣльнымъ вѣсомъ сравнительно съ обыкновеннымъ рѣчнымъ пескомъ, благодаря присутствію большого количества различныхъ слюдяныхъ остатковъ; это качество позволяетъ вѣтрамъ свободно переносить эти пески съ мѣста на мѣсто; даже при небольшомъ вѣтрѣ (въ 4—6 балловъ) носятся въ воздухѣ тучи песку и засыпаютъ все по дорогѣ, пробираясь въ вашу одежду и ваши вещи, хорошо запакованныя въ чемоданахъ; безъ особыхъ предохранительныхъ очковъ путешествіе въ это время грозитъ серьезнымъ воспаленіемъ глазъ, не говоря уже о томъ, что какая-либо съемка мѣстности немыслима.

Весь видимый горизонтъ, весьма незначительный даже съ высокой точки (версты $^1/_2$—$^1/_4$ и менѣе въ каждую сторону), сплошь заполненъ волнами барханов. Барханы эти, высотой въ общемъ 20—30 футовъ, достигаютъ иногда до 50 футовъ, иногда падаютъ до 5—10, имѣютъ видъ холмовъ отъ 5 до 100 саженей въ основаніи, рѣдко круглыхъ, большею же частью растянутыхъ въ видѣ эллипсиса или въ видѣ дугъ различной длины и формы; обращаетъ на себя вниманіе то обстоятельство, что растянутость барханов идетъ съ сѣверо-запада на юго-вос-

токъ, что легко объяснить господствующими здѣсь сѣверо-западными сильными вѣтрами. Верхняя часть барановъ иногда бываетъ закрѣплена тонкимъ прерывчатымъ слоемъ растительной земли и поросла, благодаря этому, жидкой низкорослой травой; большая часть ихъ совершенно обнажены и представляютъ сплошную массу песку, въ которомъ нога тонетъ по колѣно, почему движеніе пѣшкомъ послѣ 100 уже шаговъ становится крайне утомительнымъ. Ложбины между барханами или поросли мелкой травой, или имѣютъ видъ небольшихъ котловинъ съ засохшей на днѣ коркой земли отъ лужи дождевой воды, или точно также засыпаны песками.

Характерной особенностью этого бархаинаго пространства являются луга, какъ бы оазисы среди сплошныхъ песковъ; безъ этихъ оазисовъ (монголы называютъ ихъ „тала“) все пространство можно было бы считать вымершимъ и негоднымъ ни къ какой культурѣ. „Тала“ разбросаны въ большомъ количествѣ среди барханныхъ песковъ, имѣютъ видъ растянутыхъ съ сѣверо-запада на юго-востокъ (вліяніе тѣхъ же вѣтровъ) совершенно ровныхъ площадей различной величины, отъ $^1/_2$ до 7 и 10 квадратныхъ верстъ; вся площадь поросла мелкой кормовой травой, рѣдко встрѣчаются маленькія рощицы и отдѣльныя деревья тополя, ивы и карагача. Растительный слой земли достигаетъ отъ $^1/_2$ до 2 аршинъ, за которымъ слѣдуетъ слой песку обильно напитанный подпочвенной водой, что облегчаетъ здѣсь рытье колодцевъ, имѣющихъ глубину не болѣе 2—3 аршинъ, съ водой въ 1—$1^1/_2$ аршина высоты; вода быстро вычерпывается 100 ведрами, но зато черезъ 30—45 минутъ колодецъ вновь наполняется.

Трудно объяснить, какимъ силамъ природы обязаны своимъ существованіемъ эти луговыя долины „тала“; есть вѣроятность, что подпочвенная обильная вода играетъ здѣсь выдающуюся роль, но не легко догадаться, почему сыпучіе пески до сихъ поръ пощадили это ничтожное пространство отъ своего засыпанія, тѣмъ болѣе, что человѣкъ не принимаетъ никакихъ мѣръ для борьбы съ ними; природа, вѣроятно, идетъ сама къ нему на помощь, и подъ вліяніемъ влаги крайніе барханы прочно закрѣпляются растительнымъ покровомъ. Несмотря на это, можно легко замѣтить, что пески, уничтожающіе всякую жизнь, одолѣваютъ благотворную силу природы и своими мертвящими щупальцами — длинными узкими барханами пробираются въ луговую долинку, засыпая навсегда и луга, и поля. Съ другой стороны можно видѣть, что вѣтры не даютъ спокойно лежать и этимъ пескамъ, и растительному рыхлому слою земли; они выдуваютъ ихъ, проносятъ по долинѣ и вновь отсыпаютъ на барханы по другую сторону долины—„тала“; такъ, было замѣчено, что громадные правильносложенные кучи-стога сухихъ вѣтвей ивняка, заготовленнаго для топлива 2—3 года тому назадъ, и расположенные ранѣе на ровной плоскости, теперь стоятъ на площадкѣ, возвышающейся надъ общимъ уровнемъ

долины на $^1/_2$—$^3/_4$ и даже 1 аршинъ: вся земля кругомъ постепенно выдувалась вѣтрами.

Эти долинки — „тала“ представляютъ единственныя населенныя мѣста всего раіона; здѣсь поселились нѣсколько семействъ монголовъ, построили себѣ фанзы въ различныхъ мѣстахъ „тала“ и занялись скотоводствомъ и въ незначительной степени земледѣліемъ; какъ тотъ, такъ и другой промыселъ — исключительно для своихъ нуждъ. Для путешественника такія „тала“ доставляютъ большое удовольствіе послѣ 20—30-верстнаго перехода по пескамъ, переваливая съ одного на другой изъ цѣлаго моря барханов; ничто не предсказываетъ появленія такой „тала“: барханы внезапно разступаются и утомленному блѣдно-желтымъ цвѣтомъ песковъ глазу открывается ярко-зеленая ровная долинка съ пасущимися кое-гдѣ стадами и отдѣльными низенькими черными фанзами, окруженными—роскошью для этого раіона—деревьями.

Такой характеръ мѣстность имѣетъ вплоть до долины рѣки Си-ляо-хэ, до 91—92 версты отъ г. Сяо-кулуня, далѣе слѣдуетъ солончаковая степь до 4 верстъ въ ширину. Степь покрыта низкорослой рѣдкой травой и повсюду виднѣются бѣлесоватыя прогалины высохшихъ содовыхъ озеръ; вѣтеръ срываетъ съ нихъ бѣлый покровъ и отсыпаетъ его по всей степи; во рту тогда ощущается горько-соленый вкусъ отъ этой минеральной пыли. За солончаковой степью слѣдуетъ песчано-луговая долина р. Си-ляо-хэ, густо поросшая рощами деревьевъ, за нею снова солончаковая степь на 5 верстъ, а далѣе остатокъ мертваго песчанаго пространства въ видѣ узкой 2-хъ верстной полосы песковъ, за которой открывается зеленая степь съ громаднымъ бѣлымъ монгольскимъ монастыремъ Моринь-сумэ.

4. *Гидрографическій очеркъ раіона пути:*

Раіонъ пути крайне бѣденъ текучими водами; на всемъ 111-верстномъ протяженіи встрѣчаются лишь: 2 рѣчки и 4 ручья, при чемъ громадная 80-верстная полоса барханныхъ песковъ остается совершенно безъ орошенія; только подпочвенная вода, какимъ-то чудомъ оставшаяся въ луговыхъ долинкахъ—„тала“, немного оживляетъ этотъ пустынный край.

По переѣздѣ по мосту черезъ ручей Кулунь-гоу въ оврагѣ у г. Сяо-кулуня, на 8-й верстѣ, дорога переходитъ небольшимъ бродомъ ручеекъ, текущій по пологой ложбинѣ съ востока и впадающій въ небольшое озеро между двумя сопками южнѣе с. Гурбанъ-Хатутала; здѣсь, благодаря этому ручью и озеру, образовалась луговая долинка—„тала“, служащая хорошимъ пастбищемъ. Сѣверо-восточнѣе озерка, южнѣе дороги, встрѣчается рядъ небольшихъ прудковъ на мокрой долинкѣ, откуда вытекаетъ довольно чистый и обильный ручей, впадающій въ р. Яншуму-хэ въ 2-хъ верстахъ выше моста у д. Саньцзяцзы; дорога переходитъ этотъ ручей легкимъ песчанымъ бродомъ на 12-й верстѣ пути.

На 14-й верстѣ пути песчаныя сопки внезапно раскрываются и дорога подходитъ непосредственно къ мосту черезъ р. Яншуму-хэ.

Рѣка Яншуму-хэ (на 40-верстной картѣ—Янсиму-хэ) течетъ съ сѣверо-запада и впадаетъ въ р. Коу-хэ (по 40-верстной картѣ—Ху-хунь-хе). По 40-верстной картѣ р. Ху-хунь-хэ впадаетъ непосредственно въ р. Ляо-хэ въ 20 верстахъ выше г. Синь-минь-тина.

По китайскимъ же картамъ, а также по разспросамъ, р. Ху-хунь-хэ (Коу-хэ) въ 40 верстахъ къ юго-востоку отъ г. Сяо-кулуня рѣзко перемѣняетъ свое восточное направленіе на южное; въ 20 верстахъ къ сѣверо-западу отъ г. Синь-минь-тина (Синь-минь-тунь) рѣка раздѣляется на 2 протока, изъ которыхъ восточный принимаетъ названіе р. Лю-хэ; такъ рѣка течетъ на югъ около 80 верстъ, гдѣ 2 протока соединяются въ одно русло и рѣка впадаетъ въ р. Ляо-хэ въ 40 верстахъ восточнѣе станціи Гоубаньцзы и въ 65 верстахъ (по прямому направленію) выше ея устья.

Р. Яншуму-хэ (Янсиму-хэ) въ раіонѣ пути представляетъ довольно солидную рѣчку, шириной до 5—6 саженей, глубиной $1^1/_2$—2 аршина, съ быстрымъ теченіемъ (не менѣе 6—7 футовъ въ секунду), съ мутной, но вполнѣ здоровой водой; рѣка течетъ здѣсь въ крутыхъ обрывистыхъ берегахъ, высотой до 5—7 саженей; въ бродъ непроходима; по дорогѣ изъ Сяо-кулуня у д. Саньцзяцзы имѣется деревянный на сваяхъ мостъ съ перилами, длиной въ 6 саженей, на высотѣ отъ воды до $1^1/_2$ сажени; мостъ сильно испорченъ наводненіемъ, именно лѣвый (верхній) его край по серединѣ моста приподнятъ, такъ что вся настилка получила наклонное положеніе градусовъ на 8—10, при чемъ пострадали и доски настилки; для переѣзда осталась лишь узкая правая (нижняя) сторона, шириной не болѣе хода повозки; сваи моста также покачнулись; несмотря на такую порчу, мостъ какъ бы окрѣпъ въ своемъ искривленіи и арбы его проѣзжаютъ свободно; пѣшая артиллерія должна будетъ проѣзжать по мосту съ большою осторожностью, остальныя же повозки затрудненій не встрѣтятъ.

Послѣ перехода р. Яншуму-хэ дорога втягивается снова въ безводные пески и проходитъ ими 20 верстъ, когда открывается луговая долинка съ д. Вафанъ-эръ; здѣсь вдоль долинки съ сѣверо-запада на юго-востокъ протекаетъ небольшой болотистый ручеекъ; дорога переходитъ его немного топкимъ бродомъ.

Далѣе по пути, на протяженіи отъ послѣдняго ручья 70 верстъ, не встрѣчается ни одного ручейка. Вода довольно хорошаго качества, добывается изъ колодцевъ въ луговыхъ долинкахъ—„тала“; колодцы глубиной 2—3 аршина; вода встрѣчается уже на 1—$1^1/_2$ аршинѣ отъ поверхности земли, что указываетъ на необыкновенную близость подпочвенной воды въ такомъ сухомъ барханномъ краѣ. При вычерпываніи колодцевъ вода быстро набѣгаетъ вновь и колодецъ наполняется черезъ 30—45 минутъ; безъ этой благодатной подпочвенной воды вся 80-верстная полоса песковъ была бы лишена всякой жизни.

На 90-й верстѣ пути, дорога выходитъ изъ сплошныхъ песковъ на солончаковую степь; на 95-й верстѣ пересѣкаетъ 2 крайне болотистыхъ ручья-протока, сливающіеся съ рѣчкой Сяохэцзы, представляющей въ настоящее время стоячую воду, шириной до 3 саженей, глубиной 1 футъ, дно—топкое.

Переходъ черезъ эти протоки—бродомъ, о чемъ изложено было выше. Жители говорятъ, что р. Сяохэцзы осталась отъ р. Ляо-хэ, которая ранѣе имѣла свое русло по этой долинѣ, а теперь перешла сѣвернѣе на 5—6 верстъ.

На 101-й верстѣ пути, пройдя д. Шана-айле, дорога подходитъ къ р. Лао-хэ или по мѣстному названію Дун-лао-хэ—Восточная рѣка (не надо смѣшивать съ р. Дун-ляо-хэ, впадающей въ р. Ляо-хэ слѣва у г. Чжэньцзятуня). По дорогѣ русло рѣки скрывается грядой довольно высокихъ барханов песку, отложенныхъ на ея правомъ берегу. Поднявшись на барханъ, можно видѣть рѣку Лао-хэ на протяженіи въ обѣ стороны на западъ и востокъ до 2—3 верстъ; здѣсь невольно поражаетъ ничтожность этой рѣки, скорѣе ручья, въ сравненіи съ рѣкой Ляо-хэ, которую намъ приходилось переѣзжать на джонкѣ отъ г. Инкоу къ желѣзнодорожной станціи Хэбэй; тамъ рѣка шириной до $1^1/_2$ версты, глубиной до 2—3 и болѣе саженей; въ бурю, которую намъ пришлось испытать, эта рѣка становилась буквально грозной здѣсь—ручей шириной въ 5 саженей, глубиной 1—$1^1/_2$ фута, переходимый вездѣ въ бродъ по твердому песчаному дну. Только слѣды песчанаго русла шириной до $^1/_2$ версты напоминаютъ, что еще недавно здѣсь протекала могучая полноводная рѣка.

Дѣло въ томъ, что образовалась 29 лѣтъ тому назадъ вслѣдствіе-ли какого-то геологическаго переворота верховьевъ р. Ляо-хэ или просто отъ постепеннаго подмыванія береговъ и выходовъ воды—новая рѣка Синь-кай-хэ (по переводу—„вновь открытая рѣка“), которая забрала почти всю воду у р. Ляо-хэ и провела свое русло сѣвернѣе послѣдней и почти параллельно ей; р. Синь-кай-хэ вновь отдаетъ свои воды старой рѣкѣ, впадая въ Ляо-хэ у г. Чжэньцзятуня, въ 280—300 верстахъ юго-восточнѣе настоящей переправы черезъ р. Ляо-хэ по дорогѣ въ мон. Моринь-сумэ (о рѣкѣ Синь-кай-хэ будетъ изложено ниже при описаніи пути Моринь-сумэ—г. Таонаньфу.

5. *Растительность и климатъ:*

Раіонъ пути крайне бѣденъ растительностью.

Лѣсовъ совершенно нѣтъ, нѣтъ также и рощъ, которыя попадались такъ часто у деревень и на кладбищахъ; на барханныхъ пескахъ лишь изрѣдка встрѣчаются отдѣльныя низкорослыя и корявыя деревья ивы, тополя и ильмы; изъ кустарниковъ наиболѣе всего—ивы 3-хъ сортовъ: желтокорая, растущая на вершинахъ и склонахъ барханов, темнокорая, ютящаяся по ложбинкамъ между барханами, и древовидная, достигающая 3—5 аршиннаго роста, встрѣчающаяся

или одиночными деревьями, или маленькими группами по окраинамъ луговыхъ долинъ—„тала“.

Эта ива, въ особенности первыхъ 2-хъ сортовъ, весьма полезна для жителей, какъ единственное топливо; его собираютъ (рѣжутъ) почти круглый годъ и складываютъ у фанзъ въ огромныя правильныя кучи.

Изъ другихъ кустарниковыхъ растеній встрѣчаются — слива, вишня и абрикосы, но все это въ видѣ чахлыхъ кустовъ.

Изъ травъ особенно выдѣляются различные злаки, осока, чернобыльникъ, вѣтреница и ирисъ.

Подходя къ р. Ляо-хэ, глазъ бываетъ обрадованъ цѣлой полосой лѣса на горизонтѣ; подойдя ближе, оказывается, что это рощи тополя, ивы и отдѣльныя деревья ильмы, разбросанныя по всему правому берегу р. Ляо-хэ на полосѣ, шириной отъ 2 до 3 верстъ; рѣдко деревья группируются другъ около друга на сажень, большею же частью стоятъ отдѣльно на 3 и 5 саженей; лѣса опять-таки нѣтъ, хотя деревья здѣсь уже болѣе высоки, стройны и многовѣтвисты.

Этимъ правымъ берегомъ р. Ляо-хэ заканчиваются и эти рощи; на лѣвомъ берегу уже нѣтъ этой растительности; снова солончаковая степь, далѣе опять барханы, а за ними пространная желто-зеленая степь съ разбросанными кое-гдѣ рощами деревьевъ, у которыхъ пріютились монгольскіе монастыри и рѣдкія деревни. Путь отъ г. Сяо-кулуня пройденъ былъ въ серединѣ апрѣля, именно отъ 11 до 15 числа; кромѣ того, въ монастырѣ Моринь-сумэ была остановка отъ 15 до 19 апрѣля.

Насколько можно было судить по этому короткому времени, климатъ края довольно суровый и крайне непостоянный.

Зима, по разсказамъ жителей, начинается въ октябрѣ и заканчивается въ февралѣ; снѣга выпадаетъ очень мало и даже его иногда не бываетъ; большихъ морозовъ нѣтъ; дуютъ сильные холодные сѣверо-западные и сѣверные вѣтры.

Весны въ собственномъ смыслѣ этого понятія—нѣтъ: погода дѣлается теплѣе, бываютъ даже жаркіе дни, но холодныя ночи; рѣзкая перемѣна температуры и холодные вѣтры не позволяютъ развиваться растительности; въ серединѣ апрѣля почки на деревьяхъ еще не распускались, трава же на лугахъ едва начала выходить и изъ сплошного желтаго фона они постепенно дѣлались желто-зелеными. Намъ было странна такая медленность произрастанія, но потомъ мы убѣдились, насколько мудра природа.

Температура дня съ 11 апрѣля начала быстро повышаться съ 13 до 16 градусовъ по Цельсію и 14 апрѣля достигла 24,2; въ 7 час. вечера этого дня температура понизилась лишь до 18,2 градуса. Казалось, что весна преодолѣла окончательно зиму и установилась; но ночью температура начала такъ же быстро падать до 0 и въ 5 часовъ утра неожиданно пошелъ снѣгъ, прекратившійся въ 8 часовъ утра;

странно было видѣть этотъ снѣгъ послѣ 24 градусовъ вчерашняго тепла. Въ 9 час. утра 15 апрѣля термометръ показывалъ лишь 1 град., къ 1 часу дня 6,8, къ вечеру 8,1. Сильный холодный сѣверный вѣтеръ заставлялъ надѣвать шубы, въ осеннемъ пальто было холодно.

На другой день дневная температура поднялась до 20 градусовъ, затѣмъ снова упала до 14 и 12. Такая рѣзкая разница въ температурѣ двухъ дней (24°), конечно, не позволяетъ растительности развиваться, и она, несмотря на кажущееся тепло, даже жару, какъ бы задерживаетъ свой ростъ, не довѣряя небу.

Особымъ зломъ здѣшняго края является вѣтеръ; два весеннихъ мѣсяца—мартъ и апрѣль — это сплошной вѣтеръ различной силы и температуры; господствуютъ холодные сѣверо-западные вѣтры; такъ изъ 9 дней апрѣля, 3 дня подъ рядъ (11, 12 и 13) дулъ безпрерывно сильный сѣверо-западный вѣтеръ, поднимавшій тучи песку и пыли; этотъ вѣтеръ смѣнился на 1 день юго-западнымъ, и настало тепло; зато на другой день опять подулъ сѣверо-западный вѣтеръ, смѣнившійся сѣвернымъ, и температура съ 24 градусовъ упала до 0 и 6 холода дальше подулъ сравнительно легкій западный вѣтеръ.

Вообще температура дня здѣсь зависитъ всецѣло отъ вѣтра: сѣверо-западный и сѣверный быстро несутъ холодъ, юго-западный и южный такъ же быстро—тепло.

Ложливыхъ дней въ апрѣлѣ было—5 (4, 8, 18, 23 и 27). Дожди были кратковременны и не обильны.

Май мѣсяцъ наиболѣе благопріятенъ по климату.

Іюнь и іюль — почти сплошной дождь, который здѣсь можно назвать періодическимъ.

Въ общемъ, климатъ края неблагопріятенъ для земледѣлія по причинѣ холода, вѣтровъ и засухи при первыхъ всходахъ; въ послѣдніе годы вслѣдствіе этой засухи урожая не было.

6. *Населенные пункты:*

Населенные пункты края по своему характеру рѣзко отличаются отъ таковыхъ въ южныхъ раіонахъ: деревень уже нѣтъ; всѣ поселенія дробятся на отдѣльные дворы; 2—3 двора соединяются вмѣстѣ. Группа такихъ дворовъ на одной и той же долинкѣ „тала“ образуетъ одно урочище.

Дворы тѣсны, но довольно чисты, огорожены ивовымъ плетнемъ; фанзы—монгольскія, закоптѣлыя и грязныя; къ размѣщенію войскъ мало пригодны. Встрѣчаются изрѣдка богатые дворы, огороженные глинобитной высокой стѣной, съ большими чистыми фанзами; эти дворы особенно удобны для размѣщенія войскъ.

Таковые имѣются: 1) въ д. Саньцзяцзы, въ 15 в. отъ г. Сяо-кулуня, 2) въ д. Вафанъ-эръ, въ 26 в. Эти двѣ деревни сохраняютъ еще характеръ южныхъ селеній, онѣ заселены китайцами и носятъ ки-

тайское названіе; 3) 1 дворъ въ ур. Шыртала, въ 47 в. (при поворотѣ дороги на сѣверъ), 4) въ ур. Хусутай въ 65 и 67 в., 5) въ ур. Шана-айле, въ 97 в.

Монгольскій монастырь Моринь-сумэ представляетъ группу изъ 4-хъ каменныхъ кумиренъ-храмовъ, изъ которыхъ самый большой находится почти въ центрѣ монастыря. Кумирни окружены у южной стороны монастыря кирпичными прочными фанзами для высшихъ чиновъ монгольскаго духовенства; вся сѣверная часть монастыря застроена уже меньшими фанзами частью кирпичными, частью глинобитными для низшихъ чиновъ. Это самый большой монастырь во всемъ громадномъ хошунѣ Дарханъ-вана, населенъ исключительно ламами числомъ до 3600 человѣкъ; для пріѣзжающихъ богомольцевъ имѣются 2 просторныя кирпичныя фанзы. Монастырь управляется двумя гегенами, старымъ и молодымъ, при чемъ старый сдалъ уже почти всѣ свои обязанности и права молодому, такъ что послѣдній считается старшимъ и въ храмѣ возсѣдаетъ на болѣе почетномъ (высокомъ) тронѣ. Гегены считаются перерожденцами, т. е. никогда не вымирающими; ихъ во всей Монголіи, скорѣе во всемъ народѣ, исповѣдывающемъ буддійскую религію, 9999.

Когда умираетъ одинъ гегенъ, сейчасъ же гдѣ-нибудь родится другой и по особымъ секретнымъ примѣтамъ на тѣлѣ, его находятъ сами гегены.

Конечно, эти примѣты, извѣстныя лишь однимъ гегенамъ, одинъ вымыселъ, почему гегенъ-младенецъ находится всегда въ какомъ-нибудь богатомъ владѣтельномъ семействѣ; родители обязаны посвятить его богу, что бываетъ большой честью, такъ какъ сословіе гегеновъ считается святымъ и прочіе смертные передъ ними падаютъ ницъ и потомъ цѣлуютъ руку. Видѣть гегена считается большою честью.

Съ дѣтства гегенамъ даютъ въ монастыряхъ же достаточное образованіе, почему, кромѣ святости, они превышаютъ смертныхъ своимъ сравнительно высокимъ образованіемъ.

Изъ сословія гегеновъ выбирается, а скорѣе назначается китайскимъ императоромъ высшее духовное лицо—далай-лама. По преданію буддистовъ, когда родится 10000-й гегенъ, тогда будетъ конецъ міра и настанетъ страшный судъ; это преданіе невольно напоминаетъ основы религіи христіанской и іудейской. Намъ удалось близко познакомиться съ гегенами въ монастырѣ Моринь-сумэ даже до того, что они позволили себя сфотографировать и срисовать акварелью. Особенно пріятное впечатлѣніе производитъ молодой гегенъ, лѣтъ 21—23, своею общительностью, образованіемъ, веселымъ и открытымъ характеромъ. Гегенство, очевидно, служитъ ему гордостью, и имъ онъ какъ бы наслаждается, не отказываясь даже отъ забавы. Такъ, при фотографированіи онъ принималъ всевозможныя позы и одѣвалъ всѣ свои многочисленные костюмы и головные уборы; переодѣваніе и вмѣстѣ съ тѣмъ наше вѣжливое восхищеніе костюмами доставляли ему истинное удо-

вольствіе, которое онъ выражалъ искреннимъ смѣхомъ и различными тѣлодвиженіями, какъ будто не присущими такому высокому сану.

Старый гегенъ болѣе серьезенъ, но и болѣе прость, какъ въ своемъ обращеніи, такъ и въ своемъ костюмѣ и во всемъ домашнемъ обиходѣ.

Храмы въ монастырѣ содержатся очень чисто и хорошо оборудованы; служба совершается очень часто и долго, но многочисленная обрядность службы, по нашему мнѣнію, много вредитъ религіозному настроенію, тѣмъ болѣе, что богослуженіе совершается на тибетскомъ языкѣ, котораго не понимаютъ ни богомольцы, ни большая часть самихъ ламъ.

Этотъ монастырь Моринь-сумэ — наиболѣе крупное селеніе на всемъ 111-верстномъ протяженіи отъ г. Сяо-кулуня. Изъ другихъ селеній имѣются лишь 2 китайскія деревни Саньцзяцзы и Вафанъ-эръ; далѣе слѣдуютъ монгольскія поселенія въ видѣ урочищъ, размѣстившіяся по луговымъ долинамъ — „тала", такъ: 1) Гурбанъ-Хатутала, изъ 3-хъ дворовъ, въ 10—11 верстахъ отъ г. Сяо-кулуня; 2) Шыртала, изъ 16 дворовъ, въ 44—47 верстахъ; 3) Буглонъ-тала, изъ 8 дворовъ, въ 49—53 верстахъ; 4) Алагамори, изъ 3 дворовъ, въ $56^1/_2$ верстахъ; 5) Холбо-айле, изъ 4 дворовъ, въ 60 в.; 6) Хусутай, изъ 17 дворовъ, въ 65—$67^1/_2$ верстахъ; 7) Харъ-эргэ, изъ 2 дворовъ, въ $75^1/_2$ в.; 8) Хаминъ-тала, изъ 5 дворовъ, въ 76 — 80 верстахъ; 9) Мори, изъ 6 дворовъ въ 83—89 верстахъ; 10) Шана-айле, изъ 13 дворовъ, въ 97—99 верстахъ; 11) Аринъ-айле, изъ 5 дворовъ, въ 102—$102^1/_2$ верстахъ и 12) Баинъ-тала, изъ 5 дворовъ, въ $103^1/_2$—106 верстахъ отъ г. Сяокулуня.

Такимъ образомъ, имѣется около 20 китайскихъ дворовъ и 87 монгольскихъ. Если считать въ каждомъ дворѣ въ среднемъ по 10 челов. (вѣроятная цифра), то населеніе вдоль всего пути исчислится въ 1000—1100 челов., что на 1 квадратную версту вдоль пути дастъ тѣ же 10 челов., т. е. 1 дворъ.

Въ одномъ монастырѣ Моринь-сумэ ламъ въ 3 раза больше (3600). Въ общемъ, по числу жителей край надо считать очень слабо заселеннымъ, принявъ во вниманіе, что дорога проходила по болѣе оживленной полосѣ края.

7. *Населеніе:*

Населеніе края состоитъ исключительно изъ монголовъ и небольшого числа китайцевъ, колонизовавшихся въ хошунахъ Хуре и Зурукѣ, т. е. ближе къ своему городу Сяо-кулуню и своей резиденціи уѣзднаго начальника—Суйдунсяню. Въ хошунѣ Дарханъ-ванъ китайцевъ не встрѣчается, такъ какъ сильный еще князь не дозволяетъ китайцамъ колонизоваться у себя, скорѣе—не нуждается еще въ этомъ.

Этотъ князь, съ которымъ намъ удалось познакомиться въ мо-

настырѣ Моринь-сумэ, гдѣ онъ имѣлъ остановку при своемъ проѣздѣ въ Пекинъ для сопровожденія жены своей (принцессы императорской крови, дочери князя Су, кстати сказать, завзятаго руссофоба), ѣхавшей въ Пекинъ въ ожиданіи родовъ. Думается, что этотъ предлогъ поѣздки въ Пекинъ—маловѣроятенъ, въ особенности въ такое горячее время для всей Монголіи; болѣе вѣроятно, что какія-либо политическія или государственныя причины заставили князя лично видѣться съ китайскими властями въ Пекинѣ.

Самъ князь еще молодой человѣкъ, не болѣе 24—25 лѣтъ, производитъ впечатлѣніе весьма серьезнаго, умнаго и особенно хитраго человѣка. Его вопросы и отвѣты заставляли всегда призадумываться надъ истиннымъ ихъ смысломъ. Политика его, какъ удалось немного выяснить, — осторожная и выжидательная; онъ старается ладить со всѣми, онъ другъ остальнымъ князьямъ Чжэримскато сейма и другихъ, онъ же другъ Китаю и въ то же время истинный другъ Японіи; отношенія его къ Россіи трудно опредѣлить; пока они безразличны, но вѣрнѣе можно считать—недружелюбны, но еще не враждебны.

Въ общемъ, Чжэримскій сеймъ сохранился отъ засилія Китая лучше всѣхъ другихъ сеймовъ, но и здѣсь за послѣдніе годы китайцы сдѣлали большіе успѣхи, упорно пробираясь со своими колонистами и придерживаясь все той же политики раздробленія, разъединенія цѣлой единицы — хошуна образованіемъ своихъ поселеній и административныхъ управленій. Въ хошунахъ, пограничныхъ съ русской полосой отчужденія (Чжалайтэ, Сегунѣ, Цзасакту-ванѣ, сѣверномъ и южномъ Горлосѣ), они уже прочно и, кажется, навсегда обосновались, что можетъ нѣкоторымъ образомъ дать показаніе, что Китай свою монгольскую политику считаетъ необходимымъ сочетать съ политикой по отношенію къ Россіи.

8. *Занятія жителей:*

Жители занимаются скотоводствомъ и земледѣліемъ, при чемъ китайцы занимаются исключительно земледѣліемъ, скотъ же—лошадей, быковъ, муловъ иословъ—держатъ для своихъ нуждъ въ перевозочныхъ средствахъ; монголы занимаются предпочтительно скотоводствомъ и очень мало земледѣліемъ. Изъ скота разводятъ — быковъ, коровъ, барановъ и очень мало лошадей. Скотъ идетъ въ пищу населенія, излишекъ же гонится для продажи въ Сяо-кулунь и Чжэнцзятунь.

Изъ хлѣбныхъ злаковъ сѣютъ больше всего чумизу (гуцзы), гречиху (цяомай) и ярбуду (мицзы), меньше—зеленый горошекъ (люй-доу), черные бобы (хэй-доу) и гаолянъ. Пшеницы и овса совсѣмъ не сѣютъ На болѣе песчаныхъ мѣстахъ сѣютъ гаолянъ и чумизу (гуцзы).

Урожая мѣстныхъ хлѣбовъ не хватаетъ для прокормленія населенія и хлѣбъ обыкновенно привозится изъ г. Сяо-кулуня, Чжэнцзятуня и изъ другихъ болѣе мелкихъ рынковъ.

Промыслами жители не занимаются; для себя лишь выдѣлываютъ

кожи, охотятся на зайцевъ и фазановъ и больше ничего. Въ общемъ, жители-монголы ни въ чемъ не нуждаются при своей нетребовательности въ жизненномъ обиходѣ, развѣ только въ небольшомъ количествѣ матеріи для одежды, которую имъ привозятъ мелкіе продавцы-китайцы; съ другой стороны, монголъ ничего не можетъ дать и для продажи, за исключеніемъ небольшого количества рогатаго скота и барановъ, да и то не во всякое время года.

9. *Отдѣляющіяся дороги:*

Отъ пути изъ г. Сяо-кулуня въ монастырь Моринь-сумэ отдѣляется на востокъ и западъ нѣсколько проселочныхъ дорогъ, идущихъ въ сосѣднія луговыя долины—„тала“, изъ нихъ болѣе значительна одна, идущая на востокъ отъ сел. Алагамори въ монастырь Геминъ-сумэ (Гэнгинъ), расположенный въ 15 в. отъ дороги.

Въ болѣе отдаленные пункты дороги (проселочныя) отходятъ:

1) изъ д. Вафанъ-эръ въ Мукденъ=190 верстъ,

2) изъ д. Вафанъ-эръ въ Чжанъ-у-сянь (въ хошунѣ Сурукъ)=80 верстъ и далѣе въ Синьминьтунь=130 верстъ.

V. Монастырь Моринь-сумэ—г. Таонаньфу.

1. *Направленіе и протяженіе пути:*

Путь отъ монгольскаго монастыря Моринь-сумэ до города Таонаньфу идетъ до рѣки Найманъ-геринъ-голъ, на протяженіи 45 верстъ, въ сѣверо-восточномъ направленіи, далѣе до монастыря Шанха-сумэ, на протяженіи 106 верстъ, въ сѣверномъ и отъ этого монастыря до города Таонаньфу 37 верстъ,—опять въ сѣверо-восточномъ направленіи; общее же направленіе на всемъ своемъ 188 верстномъ протяженіи имѣетъ—сѣверо-восточное.

Путь проходитъ по хошуну Дарханъ-вану Чжэримскаго сейма на протяженіи 83½ верстъ и между селеніями Халдутъ и Хаюръ-сомо вступаетъ въ хошунъ Тушету-ванъ того же сейма.

Хошунъ Тушету-ванъ тянется полосой длиной до 280 верстъ, шириной 40—50 верстъ (съ ю.-з. на с.-в.) сѣверо-восточнѣе хошуна Дарханъ-вана; граничитъ на юго-востокѣ, югѣ и на юго-западѣ съ хошуномъ Дарханъ-ваномъ, на сѣверо-западѣ съ хошуномъ Уцзумчиномъ Чжоудасскаго сейма, на сѣверо-востокѣ съ хошуномъ Цзасакту-ваномъ Чжэримскаго сейма; занимаетъ площадь около 12 тысячъ кв. верстъ. Ставка князя—въ 75 в. къ западу отъ г. Таонаньфу.

Дорога пересѣкаетъ хошунъ Тушету-ванъ въ его юго-восточной части, пройдя 82½ версты; у высоты лежащей на 166-й верстѣ пути, между селеніями Гангри-мани-хошига и Лао-торръ-вопу, вступаетъ въ хошунъ Цзасакту-ванъ Чжэримскаго же сейма, по которому идетъ

22 версты до города Таонаньфу (его западныхъ воротъ), расположеннаго почти въ центрѣ юго-восточной части хошуна.

Хошунъ Цзасакту-ванъ тянется полосой параллельно хошуну Тушету-вану, длиной съ сѣверо-запада на юго-востокъ около 300 верстъ и шириной съ сѣверо-востока на юго-западъ отъ 40 до 100 верстъ; занимаетъ площадь около 21½ тысячъ квадратныхъ верстъ. Хошунъ граничитъ: на юго-западѣ съ хошуномъ Тушету-ваномъ, на сѣверо-западѣ и сѣверѣ съ Хэйлунцзянской провинціей, на сѣверо-востокѣ съ хошуномъ Сегуномъ, на востокѣ и юго-востокѣ съ хошуномъ Южнымъ Горлосомъ.

Ставка князя въ 60 верстахъ къ с.-з. отъ г. Таонаньфу.

2. *Качества дороги:*

Путь отъ монастыря Моринь-сумэ до монгольскаго же монастыря Эренъ-суге-сумэ (22 версты) идетъ въ 2—3 колеи и можетъ быть названъ большой грунтовой дорогой; отъ послѣдняго пункта до монастыря Шанха-сумэ (129 верстъ) — идетъ одной колеей; далѣе же до г. Таонаньфу (37 верстъ)—2—3 колеями большой грунтовой дороги.

Дорога на всемъ протяженіи, проложенная по супесчаному, суглинистому и рѣдко растительному грунту, удобна для движенія всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ; нѣкоторое затрудненіе въ движеніи представятъ слѣдующія мѣста: 1) песчаная полоса въ 1½ версты длиной между дд. Цзунъ-бото и Борто-айле (на 31—32½ верстѣ пути); 2) переходъ въ бродъ р. Найманъ-геринъ-голъ (южной) вслѣдствіе довольно крутого, но короткаго спуска и топкаго дна (на 3-й верстѣ пути); затрудненіе это легко устранить раздѣлкой спуска и укрѣпленіемъ дна, такъ какъ бродъ, длиной всего около 4 саженей и глубиной до 1 фута; 3) песчаная полоса въ 1½ в. длиной между дд. Обонтай и Сугинъ-айле (на 53—54½ верстѣ пути); 4) переправа черезъ р. Шара-Мурень (Синь-кай-хэ), на 77-й верстѣ пути, вслѣдствіе ограниченныхъ средствъ для переправы. Затрудненія на песчаныхъ полосахъ будутъ состоять лишь въ замедленіи на короткое время хода въ пути.

Раіонъ пути населеннѣе раіона отъ г. Сяо-кулуня до мон. Моринь-сумэ, почему довольствіе и отдыхъ войскъ во время пути значительно облегчатся.

3. *Орографическій очеркъ раіона пути:*

Устройство поверхности раіона пути на всемъ протяженіи отъ мон. Моринь-сумэ до города Таонаньфу имѣетъ характеръ луговыхъ степей съ разбросанными на нихъ въ различныхъ направленіяхъ и въ различныхъ группировкахъ барханами-холмами.

Барханы эти, высотой отъ 10 до 50—60 футовъ, въ большинствѣ прочно закрѣплены растительнымъ покровомъ, рѣдко полузакрѣплены или обнажены, тогда обнаруживается песокъ, супесокъ и суглинокъ—

главныя составныя части этихъ барханов. Обнаженіе отъ растительнаго покрова начинается обыкновенно съ сѣверо-западной стороны бархана-холма вслѣдствіе выдуванія господствующими здѣсь сильными сѣверо-западными вѣтрами; вѣтеръ, постепенно разрушая тонкій растительный покровъ, выдуваетъ изъ-подъ него незначительный слой песку и отлагаетъ его на противоположной сторонѣ бархана; далѣе онъ берется уже за супесокъ, лежащій на суглинкѣ, при чемъ залеганіе это идетъ не слоями, а перемежаясь съ глыбами суглинка, твердый суглинокъ не поддается такъ скоро силѣ вѣтра, почему получается довольно странная и необыкновенная въ такомъ грунтѣ картина: суглинокъ, освобожденный отъ песку и супеску, остается на поверхности бархана въ видѣ разнообразнаго и причудливаго вида острыхъ черноватыхъ глыбъ, какъ бы выточенныхъ изъ земли; глыбы эти достигаютъ нерѣдко 12—15 футовъ высоты и располагаются въ видѣ отдѣльно стоящихъ фигуръ по бокамъ и дну оврага или углубленія, выдутаго на склонѣ бархана; вѣтеръ, какъ бы помогая силѣ разрушенія, не будучи въ состояніи свалить твердую массу глыбъ, подтачиваетъ ихъ въ основаніи, и глыба вслѣдствіе уже своей тяжести, рушится на мелкіе куски и пыль. Подстилъ глыбъ—тотъ же суглинокъ, до твердости камня сглаженный на поверхности вѣтромъ. Здѣсь видна медленная, но упорно-постоянная, изъ года въ годъ, работа вѣтра, разрушающая зеленые барханные холмы и обращающая луговую степь въ мертвую пустыню, забросанную глыбами суглинка и подвижными слоями песку. Къ счастью человѣка, работа эта настолько медленна, что въ настоящее время она еще только въ началѣ, почему край продолжаетъ спокойно населяться и жить, не нуждаясь.

Таковъ общій характеръ мѣстности; въ частности же можно замѣтить слѣдующія особенности: раіонъ пути отъ монастыря Мориньсумэ до рѣкъ—протоковъ Найманъ-геринъ-голъ, на протяженіи 30 вер., представляетъ ровную луговую степь съ разбросанными кое-гдѣ рѣдкими или отдѣльными барханами-холмами, или группами этихъ прочно закрѣпленныхъ барханов; далѣе, на протяженіи пути въ 28 верстъ, встрѣчаются полосы песчаныхъ обнаженныхъ барханов, продуктъ работы двухъ небольшихъ протоковъ Найманъ-геринъ-голъ, соединяющихъ воды р. Синь-кай-хэ (Шара-Мурень) и р. Си-ляо-хэ; эти протоки, очевидно, передвигаясь съ мѣста на мѣсто на 28-верстномъ протяженіи, разрушили растительный покровъ барханов и отложили еще на нихъ свои пески; обращаетъ на себя вниманіе, что 6—7 верстный промежутокъ между этими протоками (въ видимомъ раіонѣ пути) совершенно не имѣетъ песчаныхъ бугровъ и представляетъ ровную луговую степь съ нѣсколькими небольшими холмами-буграми на ней; пески отложены на правомъ берегу южной рѣчки Найманъ-геринъголъ и на лѣвомъ берегу сѣверной; приходитъ на мысль гипотеза, что эти ручьи-протоки идутъ навстрѣчу другъ къ другу, постепенно сближаясь, чему равнинный характеръ мѣстности почти никакихъ

затрудненій не представляетъ; соединеніе водъ, по разсказамъ жителей, не разъ уже совершалось во время разлива послѣ особенно обильнаго дождевого періода.

Послѣ песковъ мѣстность до мон. Шанха-сумэ (90 верстъ) принимаетъ тотъ же характеръ луговой барханной степи, но расположеніе здѣсь барховановъ уже иное: цѣлыя полосы и обширныя группы закрѣпленныхъ барховановъ заполняютъ все пространство, оставляя между собой болѣе или менѣе обширныя луговыя долины въ родѣ такихъ „тала“, какія встрѣчались въ южномъ песчаномъ раіонѣ до монастыря Моринь-сумэ, но въ гораздо большихъ размѣрахъ; по этимъ луговымъ долинамъ разселились жители, пользуясь ими, какъ великолѣпными пастбищами для своего скота; только рѣка Синь-кай-хэ (Шара-Мурень) съ ея обширной мокрой долиной и полоса песковъ на ея опять-таки лѣвомъ (сѣверномъ) берегу, въ 10 верстахъ отъ рѣки, нѣсколько разнообразятъ постоянный характеръ мѣстности.

Сравнивая этотъ раіонъ съ пройденнымъ до мон. Моринь-сумэ южнымъ раіономъ, невольно наталкиваешься на мысль, что характеръ перваго есть не что иное, какъ прототипъ характера второго; пройдетъ нѣсколько вѣковъ, эти зеленые барханы и богатыя луговыя долины обратятся въ барханную степь сыпучихъ песковъ съ жалкими остатками—„тала“ среди нихъ. Какъ бы въ подтвержденіе сказаннаго, эта барханная пустыня уже надвинулась съ запада въ раіонѣ у монастыря Шанха-сумэ (на 151 верстѣ пути); здѣсь съ дороги видны цѣлыя массы грозныхъ песчаныхъ барховановъ, волнами заливающихъ плодородныя долины; жители, въ особенности близко заинтересованные въ этомъ надвиганіи песковъ монахи монастыря Шанха-сумэ, повидимому, употребляютъ всѣ возможныя для нихъ средства, чтобы пріостановить угрожающее движеніе: всѣ барханы искусственно засажены кустами и мелкими деревьями и тѣмъ временно закрѣплены; но сила вѣтровъ преодолѣваетъ работу человѣка, и пески, какъ бы выскользнувъ изъ сжимающихъ ихъ растительныхъ тисковъ, уже показались широкимъ щупальцемъ въ 2-хъ верстахъ юго-западнѣе монастыря.

Отъ мон. Шанха-сумэ до г. Таонаньфу (37 верстъ) мѣстность имѣетъ опять тотъ же луговой барханный характеръ, но группы закрѣпленныхъ барховановъ становятся рѣже и расчленяются на отдѣльные холмы, густо разбросанные на ровной луговой поверхности.

Особенностью всего этого раіона являются болѣе или менѣе обширныя содовыя озера или ихъ высохшія котловины; издали легко замѣтить это озеро по бѣлой широкой каймѣ на песчаныхъ склонахъ окружающихъ озеро барховановъ, образуемой налетомъ соды съ примѣсью поваренной, глауберовой соли и другихъ минераловъ; налетъ лежитъ на тонкомъ и вязкомъ илистомъ грунтѣ и незамѣтно соединяется съ поверхностью воды; по серединѣ озера нерѣдко видны песчаныя отмели съ такими же содовыми налетами; въ общемъ, видъ унылый и почти мертвый: ни одного деревца, ни одной птицы, ни рыбы...

Жители-монголы сами рѣдко занимаются выработкой соды изъ этихъ озеръ, китайцамъ же категорически пока запрещаютъ, во избѣжаніе соединеннаго съ этимъ поселенія ихъ въ краѣ, а затѣмъ и экономическаго захвата прилегающихъ земель, какъ это замѣчается въ грандіозныхъ размѣрахъ въ раіонѣ города Таонаньфу.

Содовыя озера по пути встрѣчаются: 1) у монастыря Шанха-сумэ (на 151 в. пути)—озеро Шанха-хага-нуръ, около 1½ кв. верстъ; 2) въ 1½ верстахъ восточнѣе дороги на 161-й верстѣ пути—озеро Дэрстэ-хага-нуръ и 3) у г. Таонаньфу въ ½ верстѣ восточнѣе дороги.

Въ тактическомъ отношеніи барханныя степи представляютъ ту особенность, что кругозоръ и обстрѣлъ не только въ низинахъ среди бархановъ, но и на вершинахъ ихъ—весьма малы: кругозоръ—не болѣе 1—2 верстъ, обстрѣлъ—не болѣе 1000—600 и 200 шаговъ, при чемъ самое расположеніе барханов даетъ хорошо скрытые подступы со всѣхъ сторонъ къ данному пункту; партизанскія дѣйствія въ краѣ съ примѣненіемъ нечаянныхъ нападеній найдутъ здѣсь обширный вполнѣ удобный театръ; въ настоящее время этимъ свойствомъ барханныхъ степей широко пользуются мѣстныя шайки хунхузовъ-монголовъ, постоянно угрожая жизни и имуществу пришельцевъ колонистовъ-китайцевъ.

4. *Гидрографическій очеркъ раіона пути:*

Раіонъ весьма бѣденъ проточными водами; на всемъ 188 верстномъ протяженіи пути отъ монастыря Моринь-сумэ до г. Таонаньфу встрѣчаются лишь 2 рѣчки-протока и одна рѣка, при чемъ раіонъ шириной съ юга на сѣверъ въ 110 верстъ, отъ р. Синь-кай-хэ (Шара-Мурень) до р. Тао-эр-хэ (То-лай-голъ), протекающей близъ и сѣвернѣе города Таонаньфу,—совершенно лишенъ какихъ-либо проточныхъ водъ.

Это безводное пространство, въ частности, служитъ водораздѣломъ между бассейномъ рѣки Нонни и бассейномъ рѣки Ляо-хэ; въ общемъ же, представляетъ широкій водораздѣлъ между водами, текущими на югъ къ заливу Ляодунъ, и водами, текущими на сѣверъ къ рѣкѣ Амуру. Жители для своихъ нуждъ пользуются исключительно водой изъ колодцевъ, которая почти вездѣ достаточно хорошаго качества; только сѣвернѣе, приближаясь къ г. Таонаньфу, въ водѣ колодцевъ встрѣчаются примѣси соды, поваренной и глауберовой солей, что придаетъ ей мутноватый цвѣтъ, въ особенности во время кипяченія; въ общемъ же, даже и эта вода вполнѣ здорова, достаточно вкусна и годна какъ для питья и варки пищи, такъ и для водопоя; количество воды—вполнѣ достаточное, но колодцы здѣсь сравнительно съ южнымъ краемъ гораздо глубже и достигаютъ глубины 3—5 саженей.

Пройдя отъ мон. Моринь-сумэ 38 верстъ, послѣ селеній Бортоайле и Найманъ-геръ за круглымъ одинокимъ холмомъ открывается рѣчка Найманъ-геринъ-голъ (южная), текущая здѣсь съ запада на вос-

токъ, безъ рѣчной долины, въ крутыхъ, но невысокихъ лессовыхъ берегахъ; теченіе воды едва замѣтно; переправа черезъ рѣчку бродомъ, около 4 саженей, глубиной 1 футъ; дно брода топкое и илистое; правый берегъ хотя и невысокъ, но крутъ, что при вязкости дна доставитъ затрудненіе при переправѣ (одна изъ нашихъ арбъ-фудутунокъ на этомъ мѣстѣ при съѣздѣ опрокинулась). Необходимо предварительно укрѣпить дно фашинами (можно изъ стеблей гаоляна) и раздѣлать спускъ; подъемъ—незначителенъ и исправленія не требуетъ.

Пройдя по пути еще 6½ верстъ, встрѣчается другая рѣчка нѣсколько шире первой того же названія—Найманъ-геринъ-голъ (сѣверная); течетъ въ такихъ же лессовыхъ берегахъ, но вдоль лѣваго берега, въ ½—1 верстѣ отъ него, возвышаются ряды песчаныхъ бархановъ, высотой 50—60 футовъ, образующихъ довольно солидный въ этой степи лѣвый нагорный берегъ долины рѣчекъ Найманъ-геринъ-голъ; теченіе воды въ рѣчкѣ также очень медленное; переправа—бродомъ, длиной въ 6 саженей, глубиной до 1½ фута; дно достаточно твердое и берега не круты, такъ что переправу здѣсь можно считать довольно легкой.

По разспросамъ жителей, эти 2 параллельныя другъ другу рѣчки составляютъ два протока текущей сѣвернѣе рѣки Синь-кай-хэ (Шара-Мурень). Протоки отдѣляются отъ р. Синь-кай-хэ (мѣсто истоковъ не удалось опредѣлить, такъ какъ жители сами этого не знали и давали сбивчивыя опредѣленія), текутъ въ востоко-южномъ направленіи на 40 верстъ восточнѣе пройденнаго нами пути и, сливаясь въ одинъ протокъ, впадаютъ въ р. Лао-хэ (Си-лао-хэ), которую мы перешли южнѣе монастыря Моринь-сумэ (см. описаніе пути Сяо-кулунь—Моринь-сумэ). Этими протоками р. Синь-кай-хэ какъ бы отдаетъ часть своихъ водъ рѣкѣ Си-лао-хэ, у которой она взяла для своего образованія почти всю воду. Высота воды въ протокахъ всецѣло зависитъ отъ высоты воды въ р. Синь-кай-хэ; нерѣдко бываетъ, что послѣ обильнаго дождевого періода въ іюлѣ и августѣ мѣсяцахъ вода въ протокахъ выходитъ изъ береговъ и заливаетъ всю 6—7 верстную долину между ними.

Сѣвернѣе р. Найманъ-геринъ-голъ (сѣверной), на 77½ верстѣ пути (пройдя 33 версты), дорога подходитъ къ одной изъ значительныхъ рѣкъ восточной Монголіи—Синь-кай-хэ или Синь-ляо-хэ; монголы ее называютъ Шара-Мурень; подъ этимъ же названіемъ она обозначена на нашей 40-верстной картѣ. Свое китайское названіе эта рѣка получила вслѣдствіе своего недавняго образованія: Синь-кай-хэ по переводу обозначаетъ—„вновь открывшаяся рѣка“. Дѣйствительно, по разсказамъ жителей, 29 лѣтъ тому назадъ на этомъ мѣстѣ не было даже и русла; внезапно потекла рѣка, проложила себѣ русло и такъ течетъ до настоящаго времени, при чемъ бывало, что черезъ каждые 3 года рѣка эта пересыхала совсѣмъ, но потомъ опять наполнялась; 8 лѣтъ тому назадъ она установилась окончательно и течетъ безъ измѣненія до сихъ поръ, разливаясь лишь послѣ ежегодныхъ дожде-

выхъ періодовъ. Синь-кай-хэ, пройдя отъ мѣста переправы по пути къ г. Таонаньфу на юго-востокъ около 140 верстъ, соединяется у т. Чжэньцзятуня съ р. Си-лао-хэ и составляетъ рѣку Ляо-хэ, текущую на югъ и юго-западъ до впаденія въ заливъ Ляодунъ у г. Инкоу. Относительно монгольскаго названія рѣки Синь-кай-хэ необходимо обратить вниманіе, что на китайскихъ картахъ рѣкой Шара-Мурень названа рѣка Си-лао-мулунь-хэ, впадающая слѣва въ р. Си-лао-хэ въ 80 верстахъ выше переправы черезъ р. Си-лао-хэ по дорогѣ въ мон. Моринь-сумэ изъ г. Сяо-кулуня; между тѣмъ, монголы, мѣстные жители, рѣкой Шара-Муренью называютъ рѣку Синь-кай-хэ; изъ всего этого можно съ нѣкоторой вѣроятностью предположить, что рѣка Си-лао-мулунь-хэ (Шара-Мурень) вслѣдствіе какихъ-либо причинъ измѣнила свое восточное теченіе и вмѣсто впаденія въ р. Си-лао-хэ направилась 29 лѣтъ тому назадъ на сѣверо-востокъ, образовавъ новую рѣку Синь-кай-хэ.

Это предположеніе легко объясняетъ необыкновенную убыль воды въ р. Си-лао-хэ съ образованіемъ рѣки Синь-кай-хэ. Съ другой стороны, остается необъясненной связь высотъ воды въ обѣихъ рѣкахъ въ настоящее время: именно, по указаніямъ жителей, когда воды много въ Синь-кай-хэ, мало въ Си-лао-хэ и наоборотъ; надо предположить, что связь эта устанавливается гдѣ-нибудь въ верхнихъ теченіяхъ этихъ рѣкъ и ихъ притоковъ.

На мѣстѣ переправы по пути къ г. Таонаньфу рѣка Синь-кай-хэ представляется въ слѣдующемъ видѣ: пройдя селеніе Луцзинъ-айле на 68-й верстѣ пути, дорога входитъ въ совершенно ровную луговую долину; только въ 10 верстахъ сѣвернѣе виднѣются небольшіе холмы, къ которымъ и направляется дорога; послѣ 5-верстнаго перехода по лугу, справа открывается обширная мокрая луговая долина, поросшая мѣстами высокой осокой; среди луговъ блестятъ довольно широкіе просвѣты воды; это—разливъ протока рѣки Синь-кай-хэ, вытекающаго изъ рѣки въ 3—5 верстахъ выше дороги и впадающаго въ рѣку въ 4—6 верстахъ ниже ея. Разливы этого протока въ раіонѣ дороги собираются въ одно русло, черезъ которое проходитъ дорога на 75-й верстѣ пути песчанымъ легкимъ бродомъ, въ 2 сажени шириной и 1 футъ глубиной; слѣва возвышаются невысокіе песчаные барханы, а дальше—растянутый съ сѣверо-запада на юго-востокъ закрѣпленный, поросшій травой холмъ. Послѣ брода черезъ протокъ, пройдя $^1/_2$ версты, приходится переходить такимъ же легкимъ бродомъ второй протокъ, отдѣляющійся отъ перваго; черезъ $^1/_2$ версты, миновавъ песчаные барханы, открывается опять обширный затонъ со стоячей водой и болотистыми берегами, поросшими осокой и камышомъ. Поднявшись на холмъ и спустившись съ него, на $77^1/_2$ верстѣ дорога подходитъ къ рѣкѣ Синь-кай-хэ, текущей здѣсь прямо съ запада на юго-востокъ въ лессовыхъ берегахъ, высотой 1—$1^1/_2$ аршина.

Теченіе рѣки—около 5 футовъ въ секунду; вода грязно-желтаго цвѣта, но довольно пріятна на вкусъ и здорова; необходимо только

дать ей отстояться. Бродовъ черезъ рѣку въ настоящее время нѣтъ, хотя выше дороги шагахъ въ 150 имѣются старые слѣды колесъ, подходящіе къ рѣкѣ и выходящіе на другой берегъ, но теперь глубина рѣки здѣсь около 2 арш.; такая же глубина, рѣдко $2^1/_2$ аршина, сохраняется по всей рѣкѣ въ данномъ раіонѣ. Дно илистое и топкое. Ширина рѣки—около 12 саженей. Переправа совершается однимъ паромомъ въ видѣ большой широкой лодки съ настилкой; длина парома—13 шаговъ; можетъ вмѣстить 15 чел. или 4 лошади, или 1 орудіе, или 2 двуколки; паромъ передвигается посредствомъ длинныхъ жердей, которыми отталкиваются отъ береговъ и дна; время переправы не болѣе 2—3 минутъ.

5. *Растительность и климатъ:*

Раіонъ крайне бѣденъ растительностью въ видѣ деревьевъ и кустовъ. Лѣсовъ совсѣмъ нѣтъ. Отдѣльныя рощи попадаются лишь у монастырей, насаженныя монахами въ защиту отъ надвигающихся песковъ. На лугахъ и барханахъ встрѣчаются небольшія группы и отдѣльныя деревья, да и то весьма рѣдко. Деревья невысоки, маловѣтвисты и годны лишь для дровъ. Породой деревьевъ раіонъ также не богатъ: имѣется лишь нѣсколько видовъ ивы, тополь и ильма.

Также рѣдко попадаются на барханахъ низкорослые кустарники абрикосовъ, жимолости, лещины и шиповника. Луга покрыты кормовыми травами, въ болотистыхъ же мѣстахъ—осоками и камышомъ; изъ кормовыхъ травъ чаще всего встрѣчаются: gramineae, carex, stipha orientalis, большой ковыль и рѣдко клеверъ (medicago). Раіонъ пройденъ былъ во второй половинѣ апрѣля, когда почки на деревьяхъ уже распустились и показались листочки, что нѣсколько оживило этотъ унылый край; кустарники тоже начали покрываться листьями, а карликовые абрикосы густыми бѣло-розовыми цвѣтами; травы уже начали пробиваться изъ-за прошлогодней сухой заросли и придали лугамъ зеленоватый видъ и ярко-зеленый въ мѣстахъ, гдѣ сухія травы были уничтожены паломъ.

О климатѣ раіона пути можно повторить то же самое, что изложено при разсмотрѣніи раіона Сяо-кулунь—Моринь-сумэ. Зимой снѣга бываетъ еще меньше, чѣмъ въ южномъ раіонѣ, вслѣдствіе чего никакихъ озимыхъ хлѣбовъ не сѣютъ. Около двадцатыхъ чиселъ апрѣля приступили только къ перепашкѣ земли и къ посѣву.

Весь урожай зависитъ отъ количества влаги, выпавшей до дождевого періода, именно въ маѣ и іюнѣ мѣсяцахъ; въ прошломъ году была засуха въ эти мѣсяцы, почему получился повсемѣстный неурожай хлѣбовъ.

Весна къ концу апрѣля какъ будто установилась окончательно, но дневная температура не превосходила 18—19 градусовъ по Цельсію; ночи были еще холодныя.

При установившейся погодѣ дулъ легкій юго-восточный вѣтеръ, приносившій тепло.

6. *Населенные пункты и населеніе:*

Населенные пункты раіона имѣютъ такой же характеръ, какъ и въ южномъ раіонѣ, т.-е. урочище подъ однимъ названіемъ, состоящее изъ 2—20 и болѣе дворовъ, разселяется подворно на луговыхъ долинахъ площадью отъ 1 до 8 квадратныхъ верстъ, сообразуясь съ количествомъ удобныхъ луговъ для прокормленія своего скота. Исключеніе представляютъ: монгольскіе монастыри, сосредоточившіе свое населеніе и свои постройки въ одномъ пунктѣ вокругъ своихъ храмовъ, и конечный пунктъ пути—городъ Таонаньфу.

На всемъ 188-верстномъ протяженіи пути имѣется въ настоящее время 46 селеній, изъ которыхъ 1 китайскій городъ, 3 монгольскихъ монастыря, 27 монгольскихъ и 15 китайскихъ селеній. По количеству селеній можно заключить, что этотъ край нѣсколько населеннѣе раіона между г. Сяо-кулунемъ и мон. Моринь-сумэ.

Городъ Таонаньфу, на 188 верстѣ пути отъ мон. Моринь-сумэ, расположенъ на правомъ берегу рѣки Тао-эр-хэ (Торъ). Основанъ китайскимъ правительствомъ въ хошунѣ Цзасакту-ванъ Чжэримскаго сейма. Земли подъ городъ и окрестности его были уступлены для китайской колонизаціи монгольскимъ хошуннымъ княземъ Удаемъ за 200,000 рублей, уплаченныя китайскимъ правительствомъ за долги князя. Это позволило Китаю наложить свою цѣпкую руку почти на весь хошунъ; немедленно былъ отмежеванъ подъ городъ квадратъ въ $2^1/_4$ версты по сторонѣ, обнесенъ канавой и глиняной низкой стѣной, построены 6 воротъ (1 западныя, 2 сѣверныхъ, 2 восточныхъ и 1 южныя), возведены постройки для административныхъ учрежденій, и заселеніе города началось; въ настоящее время застроено уже болѣе $^2/_3$ города. Жители—исключительно китайцы, въ большинствѣ—торговцы, численностью теперь до 30 тысячъ. Въ теченіе 7 лѣтъ городъ сталъ не только административнымъ центромъ средней части Восточной Монголіи, но и главнымъ рынкомъ для всего края. Торговля—мѣновая съ монголами; производятся крупныя сдѣлки по закупкамъ рогатаго скота, барановъ и лошадей, шкуръ, шерсти и другого сырья; ввозятся матеріи, сбруя, желѣзныя издѣлія, табакъ, водка и различные предметы для земледѣлія и домашняго обихода.

Большіе монгольскіе монастыри:

1) Эренъ-суге-сумэ (Баиръ-сумэ), на 22 верстѣ пути, 2) Чжорголъ-сумэ, на 124 верстѣ, и 3) Шанха-сумэ, на 151 верстѣ.

Монастыри эти такого же типа, какъ и описанный выше монастырь Моринь-сумэ; изъ нихъ болѣе крупный—Шанха-сумэ съ двумя кумирнями-храмами.

Китайскія селенія:

1) Лян-чжи-цзянь (Хаюръ-сомо), на 87½ верстѣ.

2) Ваньшуньдэ, на 103 верстѣ пути.

Эти 2 селенія представляютъ нѣсколько фанзъ и построекъ, обнесенныхъ высокой глинобитной стѣной съ башнями и крѣпкими воротами, такъ что имѣютъ видъ маленькихъ сильныхъ крѣпостей среди монгольской степи; населены 20—30 китайцами, по преимуществу молодыми; кромѣ того, къ каждой этой крѣпостцѣ прикомандированы 2—4 китайскихъ конныхъ солдата изъ Таонаньфускаго гарнизона для защиты селеній отъ хунхузовъ; на дѣлѣ же эти китайцы являются еще болѣе жестокими хунхузами для окрестнаго монгольскаго населенія. Оружія много, начиная со старыхъ китайскихъ ружей, кончая винтовками германскими, японскими и русскими, съ большимъ количествомъ патроновъ.

Въ первое изъ этихъ селеній насъ впустили послѣ долгихъ разговоровъ и предъявленія открытыхъ листовъ, во второмъ же были встрѣчены цѣпью китайскихъ стрѣлковъ, расположившейся по стѣнамъ и въ башняхъ съ винтовками въ рукахъ; несмотря на наши убѣжденія, китайцы категорически отказались открыть ворота; видъ ихъ былъ дерзкій, и, повидимому, они готовы были открыть огонь при первомъ удобномъ къ тому случаѣ; приходилось вѣрить монголамъ, что это не земледѣльцы, а тѣ же хунхузы, но поддерживаемые китайскимъ правительствомъ.

3) Рядъ селеній на 173—188 верстѣ (у г. Таонаньфу): Боринь-чжо, Вэйцзявопэнъ, Лаолуцзя, Ванбаошань, Лаошеньцзы, Лаочжаоцзы, Тайпиншань, Люцзявопэнъ, Лигуафу, Тяньцзявопэнъ, Янцзявопэнъ и Чжаомынчанъ; эти селенія лежащія въ предмѣстьяхъ города Таонаньфу представляютъ китайскіе хутора, жители которыхъ заняты исключительно земледѣліемъ.

Монгольскія селенія:

1) Агванъ-бату-айле, на 4—12 верстѣ пути, изъ 21 двора; 2) Чулунъ-обо-айле, на 16—20 верстѣ, изъ 16 дворовъ; 3) Барунъ-бото, на 25—27½ верстѣ, изъ 15 дворовъ; 4) Дондъ-бото, на 28—29½ верстѣ, изъ 22 дворовъ; 5) Цзунь-бото, на 30—31 верстѣ, изъ 7 дворовъ; 6) Борто-айле (Бортоинъ), на 33 — 35½ верстѣ, изъ 12 дворовъ; 7) Найманъ-геръ, на 36½—46 верстѣ, изъ 25 дворовъ; 8) Обонтай, на 49—50 верстѣ, изъ 4 дворовъ; 9) Сугинъ-айле, на 56—58½ верстѣ, изъ 5 дворовъ; 10) Хуа-хошу-айле, на 60—63½ верстѣ, изъ 11 дворовъ; 11) Луцзинъ-айле, на 67—69 верстѣ, изъ 4 дворовъ; 12) Халунъ-худукъ-айле, на 70—71 верстѣ, изъ 7 дворовъ; 13) Халдутъ (Дучинъ-сумэ), на 78—81 верстѣ, изъ 13 дворовъ; 14) Хаюръ-сомо, на 84—89 верстѣ, изъ 8 дворовъ; 15) Лаптаинъ-айле, на 95—99 верстѣ, изъ 5 дворовъ; 16) Ашига-цзанъ-ги-инъ-айле, на 104—106 верстѣ, изъ 3 дворовъ; 17) Олунъ-габала-айле, на 113 верстѣ, изъ 2 дворовъ;

18) Гурбанъ-худыкъ-айле, на 117—118 верстѣ, изъ 7 дворовъ; 19) Сумэ-инъ-урда-айле, на 120—121 верстѣ, изъ 6 дворовъ; 20) Норбо-дай-айле, на 128 верстѣ, изъ 3 дворовъ; 21) Тусалакчинъ-хоро, на 131—132 верстѣ, изъ 11 дворовъ; 22) Чжонтори-айле, на 134—135 верстѣ, изъ 4 дворовъ; 23) Аинъ-геръ, на 136—141 верстѣ, изъ 6 дворовъ; 24) Ухулъ-гэнъ-айле, на 145 верстѣ, изъ 2 дворовъ; 25) Шанха-айле, на 148—153 верстѣ, изъ 6 дворовъ; 26) Гангри-ма-ни-хошига, на 159 верстѣ, развалины, и 27) Цзунъ-боро, на 174 верстѣ, изъ 2 дворовъ; кромѣ указанныхъ селеній повсемѣстно встрѣчаются развалины монгольскихъ дворовъ. Оставленіе жилищъ происходитъ по двумъ причинамъ: или отъ недостатка въ данномъ мѣстѣ кормовъ для скота, или же отъ притѣсненій китайскихъ властей.

Всего заселенныхъ монгольскихъ дворовъ въ раіонѣ пути—227; если считать въ каждомъ дворѣ по 10 жителей (вѣроятная цифра), то численность монгольскаго населенія выразится въ 2200—2300 чел., т. е. по 12—13 чел. на каждую версту пути.

Китайское же населеніе въ 15 ихъ поселеніяхъ можно приблизительно опредѣлить въ 1,000 человѣкъ, съ населеніемъ же города Таонаньфу—около 31 тысячи. Эти цифры, хотя и приблизительныя, за отсутствіемъ какихъ-либо офиціальныхъ статистическихъ данныхъ, указываютъ, что поглощеніе монгольскаго населенія китайскимъ уже началось сразу въ крупныхъ размѣрахъ, благодаря только позволенію колонизоваться въ опредѣленномъ участкѣ хошуна. Жители края, такимъ образомъ, составляютъ двѣ народности: коренное—монгольское населеніе и пришлое—китайское.

Монгольское населеніе состоитъ изъ крестьянъ, ламъ и нѣсколькихъ чиновниковъ (въ с. Тусалакчинъ-хоро).

Китайское — изъ крестьянъ, мелкихъ торговцевъ, купцовъ и чиновниковъ (г. Таонаньфу).

Занятія жителей:

Жители-монголы занимаются по преимуществу скотоводствомъ и земледѣліемъ.

Изъ скота разводятъ — лошадей, рогатый скотъ, барановъ и свиней; больше всего—рогатый скотъ и барановъ, избытокъ скота идетъ на продажу въ Таонаньфу, Харбинъ, Сяо-кулунь и Чжэньцзятунь. Въ послѣднее время китайцы начинаютъ монополизировать торговлю рогатымъ скотомъ у себя въ г. Таонаньфу, скупая по дешевымъ цѣнамъ скотъ у монголовъ и назначая въ продажу другимъ свои произвольныя цѣны; скупщики скота, пріѣзжающіе въ Таонаньфу, несмотря на правильность документовъ, не могутъ получить пропуска въ глубь страны отъ китайскихъ властей, отговаривающихся тѣмъ, что скотъ можно получить тутъ же въ Таонаньфу; между тѣмъ, въ настоящемъ году, цѣны на скотъ въ Таонаньфу были выше харбинскихъ.

Лошадей монголы разводятъ въ незначительномъ количествѣ, удо-

влетворяющемъ ихъ нужды; на всемъ протяженіи пути мы встрѣтили только 2 табуна, каждый въ 200—300 головъ.

Земледѣліемъ занимаются исключительно для своей потребности, да и то въ маломъ количествѣ.

Изъ промысловъ — только выдѣлкой кожъ и рѣдко добываніемъ соды.

Въ общемъ, монголъ живетъ, не нуждаясь ни въ привозѣ, ни въ вывозѣ продуктовъ.

Китайское населеніе занимается по преимуществу земледѣліемъ; въ городѣ Таонаньфу—торговлей.

Засѣваютъ больше всего гаолянъ и чумизу (гуцзы), различные сорты бобовъ (масляничные, хэйдоу, хуандоу, люйдоу) и кукурузу; немного—гречиху и пшеницу; пшеница здѣсь даетъ ничтожный урожай вслѣдствіе поздней весны. Избытокъ гаоляна и чумизы вывозится для продажи въ Таонаньфу, избытокъ же бобовъ—въ Таонаньфу, Чжэньцзятунь и Куанчэнцзы.

Изъ домашней птицы разводятся только куры, рѣдко гуси и утки.

Изъ дикой птицы встрѣчаются: дрофы, фазаны, гуси, утки, авдотки, куропатки, кроншнепы и бульдуруки.

Отдьляющіяся дороги:

Отъ пути изъ мон. Моринь-сумэ въ г. Таонаньфу отдѣляется много проселочныхъ дорогъ, соединяющихъ главную дорогу съ боковыми населенными пунктами.

Въ отдаленные пункты дороги отходятъ:

1) изъ с. Обонтай на юго-востокъ въ гор. Чжэньцзятунь—145 верстъ;

2) изъ с. Халдутъ въ г. Чжэньцзятунь—160 верстъ и далѣе въ г. Маймайгай еще 80 верстъ.

Главнымъ узломъ большихъ дорогъ является гор. Таонаньфу, имѣя 2 телеграфныя линіи: на сѣверъ къ Цицикару и на югъ къ Чжэньцзятуню.

Отъ г. Таонаньфу отходятъ большія дороги:

1) въ г. Цицикаръ—240 верстъ,

2) въ г. Бодунэ—200 верстъ,

3) въ г. Чжэньцзятунь—220 верстъ,

4) въ г. Чаоянъ—450 верстъ,

5) въ г. Луньвань (на ю.-в.)—225 верстъ.

МАРШРУТЪ № 27.

Таонаньфу—Чжэньцзятунь—Саньцзянькоу *).

1. *Направленіе и протяженіе пути:*

Путъ отъ г. Таонаньфу къ г. Чжэньцзятуню и далѣе къ пристани на р. Ляо-хэ Саньцзянькоу идетъ въ юго-восточномъ направленіи, въ общемъ по азимуту въ 160°. Протяженіе пути: отъ г. Таонаньфу (южныхъ его воротъ) до г. Чжэньцзятуня (сѣверной его окраины) 220 верстъ, до пристани Саньцзянькоу (паромной переправы черезъ р. Ляо-хэ) 247 верстъ.

По счисленію китайцевъ отъ г. Таонаньфу до Чжэньцзятуня считается 500 ли, т. е. 250 верстъ, но съемкой маршрута выяснилось, что на нѣкоторыхъ участкахъ разстояніе между пунктами вычислено явно съ надбавкой нѣсколькихъ ли; по объясненію жителей это произошло въ виду плохого состоянія дороги на этихъ участкахъ, что увеличиваетъ время проѣзда. При другихъ маршрутахъ случалось слышать измѣренія пути двумя родами „ли"—большими (да-ли) и маленькими (сяо-ли), при чемъ разница, напримѣръ, на 30 верстахъ доходила до 10 нормальныхъ ли.

Въ виду этого, принимать китайскія измѣренія необходимо съ большою осторожностью; впрочемъ, тамъ, гдѣ мѣстность сплошь обработана, мѣры китайцевъ даютъ достаточно точное измѣреніе дороги, благодаря ежегодному размежеванію участковъ полей между селеніями.

Путь отъ г. Таонаньфу пролегаетъ по хошунамъ Чжэримскаго сейма Цзасакту-вану (см. описаніе пути Моринь-сумэ—Таонаньфу) и Дарханъ-вану (см. описаніе пути Сяо-кулунь—Моринь-сумэ). По хошуну Цзасакту-вану путь проходитъ 106½ верстъ (до с. Цзянь-годяньцзы близъ содовыхъ озеръ), гдѣ вступаетъ въ хошунъ Дарханъ-ванъ. Пограничный пунктъ условленъ у большой дороги южнѣе содовыхъ озеръ на возвышенномъ берегу долины; пунктъ этотъ замѣчателенъ тѣмъ, что здѣсь своими клиньями сходятся четыре хошуна Чжэримскаго сейма: съ сѣвера—Цзасакту-ванъ, съ востока—Южный Горлосъ, съ юга—Дарханъ-ванъ и съ запада—Тушету-ванъ.

Путь по хошуну Дарханъ-вану проходитъ 125½ верстъ, т. е. до г. Чжэньцзятуня и далѣе до ур. Икэшу; въ 2-хъ верстахъ южнѣе кумирни въ д. Баймяоцзы путь пересѣкаетъ границу и входитъ въ хошунъ Бо-ванъ Чжэримскаго же сейма, которымъ идетъ остальныя 15 верстъ до пристани Саньцзянькоу.

Хошунъ Бо-ванъ расположенъ въ юго-восточной части Чжэримскаго сейма и граничитъ: на сѣверѣ и сѣверо-востокѣ съ хошуномъ

*) Развѣдки генеральнаго штаба подполковника Михайлова 1910 г.

Дарханъ-ваномъ, на востокѣ и юго-востокѣ—съ Гиринской провинціей, на югѣ — съ Мукденской провинціей, на юго-западѣ — съ хошуномъ Бинту-ваномъ; занимаетъ площадь, длиной съ сѣверо-запада на юго-востокъ до 180—190 верстъ, шириной съ сѣверо-востока на юго-западъ 60—80—100 верстъ, всего около 11½ тысячъ квадратныхъ верстъ. Ставка князя въ 45—50 верстахъ къ юго-западу отъ г. Чжэньцзятуня.

2. *Качества дороги:*

По свойствамъ дороги для колеснаго движенія весь путь можно раздѣлить на три части:

а) Отъ гор. Таонаньфу до селенія Бяньчжао, на протяженіи 97 верстъ, дорога вполнѣ удобна для движенія всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ.

Грунтъ дороги—растительный, глинистый и суглинковый, достаточно прочный и выдерживающій нагруженную арбу даже въ дождливое время, такъ что особенно глубокихъ колей не встрѣчается. Дорога—большая почтовая, шириной въ 3, 4 и 5 колей, сопровождаемая отъ с. Цаганъ-тала (въ 20 вер. отъ г. Таонаньфу) на всемъ дальнѣйшемъ протяженіи телеграфной линіей въ 1 проводъ; отъ телеграфа дорога не отходитъ нигдѣ далѣе ½ версты, большею же частью идетъ рядомъ. Телеграфная станція въ г. Таонаньфу; отъ нея идетъ линія черезъ восточную сторону города вдоль такой же большой и почтовой дороги на югъ, которая соединяется съ первой у с. Цаганъ-тала (въ 20 вер. отъ города); этотъ 20-верстный участокъ дороги нѣсколько хуже перваго, такъ какъ сильно разъѣзженъ.

Движеніе по сторонамъ дороги препятствій не встрѣтитъ.

б) Отъ селенія Бяньчжао до селенія Холбо (въ 4-хъ верстахъ не доходя до г. Чжэньцзятуня), на протяженіи 119 верстъ, дорога мало удобна для движенія пѣшей артиллеріи и нагруженныхъ обозовъ; для движенія же пѣхоты, конницы и горной артиллеріи—затрудненій не встрѣтится, за исключеніемъ небольшого участка (около ½ версты) за селеніемъ Ногоцзятунь (на 211 верстѣ отъ г. Таонаньфу), гдѣ мокрые луга и затоны долины р. Синь-кай-хэ пересѣкаютъ дорогу и заливаютъ ее иногда до 1—1½ аршина высоты; приходится искать объѣзда южнѣе по топкому мокрому лугу; для переѣзда здѣсь артиллеріи и обоза потребуется серьезныя работы по фашинированію топкихъ мѣстъ. При нашемъ переходѣ фудутунки, нагруженныя каждая около 15 пудовъ, считая 2-хъ сѣдоковъ, и запряженныя тремя сильными мулами, съ большимъ трудомъ переѣзжали 2 особенно топкихъ мѣста, гдѣ колеса погружались по ось; верховыя лошади нерѣдко здѣсь падали, погрузившись задними ногами по колѣно.

Послѣ большого дождя ѣзда черезъ этотъ ½-верстный участокъ совершенно прекращается, и обозы направляются въ г. Чжэньцзятунь по обходной дорогѣ—отъ с. Ногоцзятунь на юго-востокъ въ обходъ

горы Буктуринъ-ула съ восточной ея стороны и далѣе на западъ къ восточной сторонѣ города, протяженіемъ въ 18 верстъ, что удлиняетъ переѣздъ вдвое.

Затрудненія движенія по второй, большей, части всего пути заключаются въ песчаныхъ барханахъ и въ мокрыхъ грязныхъ долинахъ.

Песчаные барханы имѣютъ такой же видъ группъ полузакрѣпленныхъ холмовъ, пересѣченныхъ луговыми долинами, какъ и въ раіонѣ отъ г. Сяо-кулуня до мон. Моринь-сумэ; но здѣсь песокъ съ бархановъ засыпалъ ложбины между ними, гдѣ проходитъ дорога, что вмѣстѣ съ грязнымъ и топкимъ ихъ дномъ представляетъ не малое затрудненіе для движенія колеснаго обоза, тѣмъ болѣе, что дорога здѣсь узка и ограничивается иногда одной только колеей. Такія мѣста по пути встрѣчаются отъ с. Бяньчжао (на 97 верстѣ пути отъ г. Таонаньфу) до сел. Манхаинцзы (на 123 верстѣ пути), т. е. на протяженіи 26 верстъ.

Долины представляютъ низкія ровныя мѣста покрытыя слоемъ лесса или глины, плохо впитывающихъ воду, отчего даже въ сухое время года почва бываетъ мокрая и къ тому же по свойствамъ грунта—топкая. Долины покрыты низкорослою травой и повсюду виднѣются болѣе или менѣе обширныя обнаженныя отъ травы мѣста, засыпанныя тонкимъ слоемъ песку или заболоченныя топкою грязью съ налетомъ соды на высохшихъ кочкахъ; послѣднія мѣста, наиболѣе часто встрѣчающіяся, представляютъ много затрудненій для движенія; дорога, проходящая вездѣ широкимъ однимъ полотномъ въ 3—5 колей, пересѣкая эти грязныя мѣста, развѣтвляется вдругъ на 50—60 и 70 колей: каждая повозка ищетъ себѣ болѣе удобнаго проѣзда, избѣгая нарѣзанныхъ колей. Въ общемъ, движеніе по этимъ долинамъ, хотя медленное и неудобное, особыхъ препятствій, требующихъ обязательнаго исправленія, не представляетъ.

Неудобныя для движенія мѣста по долинамъ встрѣчаются:

1) У сел. Цзянь-го-дянь-цзы, на 105 — 106½ верстѣ пути отъ г. Таонаньфу.

2) У сел. Цзянь-го-дянь-цзы-дянь, на 110—111 верстѣ.

3) У сел. Тайпингуань, на 120—121¼ верстѣ.

4) Отъ с. Манхаинцзы до сел. Да-гуаръ-дяня, на 123—140 верстѣ пути.

5) У с. Яньцзядянь, на 157—159 верстѣ.

6) Отъ с. Урда-харъ-модо до с. Годянь, на 165½—168½ верстѣ.

7) У с. Цинцинцзы, на 176—182 верстѣ.

8) Отъ с. Могойту до д. Вохутунь, на 192—195 верстѣ.

9) У д. Уцзяцзы, на 201—204 верстѣ.

Послѣдній участокъ наиболѣе топокъ, такъ какъ здѣсь долина, непосредственно соприкасающаяся съ долиной р. Синь-кай-хэ, очень

низка и часто затопляется водой; этотъ участокъ необходимо фашинировать при проѣздѣ артиллеріи и обозовъ.

Наиболѣе низкій участокъ пути, пролегающій по долинѣ р. Синькай-хэ, отъ д. Худукъ до д. Вохутунь, на 185—197 верстѣ, при разливѣ р. Синь-кай-хэ нерѣдко весь затопляется водой и движеніе здѣсь прекращается; для проѣзда же проложена обходная дорога восточнѣе участка по прилегающимъ къ долинѣ холмамъ, отходящая отъ д. Худукъ и выходящая опять на главную дорогу у д. Вохутунь; протяженіемъ обходная дорога не болѣе главной (11—12 верстъ), почему ею пользуются иногда и въ сухое время, несмотря на ея подъемы и спуски съ холмовъ.

Въ общемъ, вся вторая часть пути, на протяженіи ея 119 верстъ, хотя и представляетъ для движенія изложенныя выше затрудненія, но для войскъ можетъ быть отнесена къ числу удобныхъ, принимая во вниманіе, что затрудненія эти замедлятъ, но не задержатъ движенія. Движеніе по сторонамъ пути—удобное. Дорога этой части на всемъ протяженіи—большая почтовая и сопровождается телеграфомъ въ 1 проводъ изъ г. Таонаньфу черезъ г. Чжэньцзятунь въ г. Синьминьтунь и далѣе въ г. Мукденъ. Телеграфная линія проложена вдоль дороги и не отходитъ отъ нея нигдѣ далѣе $^1/_4$, рѣдко $^1/_2$ версты.

Третья часть пути отъ с. Холбо черезъ городъ Чжэньцзятунь до м. Саньцзянькоу, отъ 216 до 247 версты пути, т. е. на протяженіи 31 версты, можетъ быть названа неудобной для движенія не только артиллеріи и обозовъ, но и для движенія конницы и даже пѣхоты. Дорога представляетъ широкое (до 5 и 7 саженей) полотно, окопанное съ двухъ сторонъ глубокими (до 1—$1^1/_2$ аршина) и крутыми канавами, часто ремонтируемыми отъ заплыва, при чемъ вся земля выбрасывается по внѣшнюю сторону полотна, образуя за канавой довольно высокіе утрамбованные пѣшеходами валики. Казалось бы, что устройство такой дороги даетъ нѣкоторыя данныя предполагать о хорошихъ ея качествахъ.

На дѣлѣ же выходитъ совершенно обратное.

Окружающая мѣстность до самаго горизонта представляетъ сплошную богатую пашню, гдѣ обработанъ малѣйшій годный къ тому кусокъ земли. Чтобы избѣжать потопки полей проходящими обозами и гуртами скота, жители старательно поддерживаютъ канавы, углубляя ихъ, и тѣмъ совершенно преградили доступъ съ полотна дороги на пашню. Такимъ образомъ, устройство канавъ совсѣмъ не сообразуется съ осушкой полотна дороги, а имѣетъ лишь единственную цѣль—оградить поля отъ потопокъ. Стока воды изъ канавъ наружу нигдѣ нѣтъ, а, наоборотъ, есть стоки съ полей въ канавы.

Грунтъ полотна состоитъ изъ жирнаго чернозема, смѣшаннаго съ лессомъ и глиной, почему во время дождей образуется густое мѣсиво, которое прорѣзывается колесами арбъ на глубину $^1/_2$—1 аршина; колеи, не заплывая вслѣдствіе вязкости грунта, такъ и засыхаютъ до

твердости почти камня. Между тѣмъ, движеніе по этой дорогѣ очень большое, не останавливающееся даже во время дождей, почему полотно дороги въ сухое время представляетъ ряды глубокихъ колей въ различныхъ направленіяхъ съ острыми и разбитыми краями; промежутки между колеями (отъ ½ до 1 фута) забросаны острыми глыбами засохшей грязи, такъ что негдѣ ступить твердо обѣими ногами. Только мулы, привыкшіе къ такому полотну, могутъ довольно смѣло ходить, нагнувъ головы и изворачиваясь всѣмъ туловищемъ. Наша лошадь неминуемо сломаетъ или вывихнетъ ноги. Чтобы ѣхать на арбѣ или въ фудутункѣ, сѣдоку необходимо крѣпко держаться за что-нибудь обѣими руками, иначе сильное сотрясеніе или ударъ по головѣ ребрами крышки фудутунки—неизбѣженъ; предпочитаютъ идти пѣшкомъ по тропинкамъ, проложеннымъ по верху валиковъ—единственно удобнымъ путямъ.

Кромѣ полнаго разрушенія полотна, даже въ сухое время, нѣкоторые участки дороги, иногда до 10—15 саженей, бываютъ залиты грязной водой или жидкой вонючей грязью; проѣздъ этихъ участковъ—болѣе спокойный по сотрясенію арбы, но зато и болѣе опасный, такъ какъ ничего удивительнаго не будетъ, если повозка опрокинется въ эту клоаку, попавъ однимъ колесомъ въ наиболѣе глубокую колею; возчики, искусно направляя боковыхъ муловъ по линіи направленія колесъ, какъ-то благополучно проѣзжаютъ эти мѣста, во-время останавливаясь и свертывая арбу.

Улицы города Чжэньцзятуня особенно опасны и затруднительны для движенія обозовъ.

Такимъ образомъ, движеніе войскъ по этому участку пути будетъ не только крайне утомительнымъ, но и опаснымъ для людей и лошадей; принявъ же во вниманіе обстоятельства военнаго времени, когда пашни не будутъ служить препятствіемъ для ѣзды, движеніе войскъ можетъ быть совершено исключительно по сторонамъ этой дороги, чему мѣстные предметы, за исключеніемъ города, особенныхъ препятствій не доставятъ.

Дорога этой части пути—большая почтовая, единственная въ краѣ, такъ какъ съ восточной стороны пути преграждаются рѣкой Ляо-хэ, съ западной—песчаными барханами. На протяженіи отъ д. Холбо до южной окраины города Чжэньцзятуня (7 верстъ) дорога сопровождается телеграфомъ; отъ г. Чжэньцзятуня телеграфная линія, направляясь къ г. Синьминьтуню принимаетъ юго-западное направленіе и расходится съ большой дорогой.

Въ общемъ, путь отъ г. Таонаньфу черезъ г. Чжэньцзятунь къ пристани Саньцзянькоу, хотя и представляетъ затрудненія для движенія колеснаго обоза, въ особенности на послѣднемъ участкѣ пути, но, благодаря обходнымъ дорогамъ и возможности движенія по сторонамъ дороги, можетъ быть отнесенъ къ достаточно удобнымъ путямъ для военнаго движенія во всякое время года. Принявъ же во

вниманіе стратегическое значеніе (о чемъ изложено будетъ въ отдѣльномъ очеркѣ), путь долженъ быть оцѣненъ, какъ наиболѣе важнѣйшій во всей восточной и сѣверо-восточной части Монголіи.

3. *Орографическій и гидрографическій очеркъ раіона пути:*

Характеръ устройства поверхности даннаго раіона особенно тѣсно связанъ съ его орошеніемъ, почему удобнѣе орографическій и гидрографическій очерки разсматривать совмѣстно.

Отъ города Таонаньфу путь пересѣкаетъ съ сѣвера на югъ обширный раіонъ, совершенно лишенный проточныхъ водъ, именно отъ р. Тао-эр-хэ (Горъ), впадающей слѣва въ р. Нонни, до р. Синь-кай-хэ, составляющей вмѣстѣ съ рѣками Силао-хэ и Дунляо-хэ рѣку Ляо-хэ; въ раіонѣ пути это сухое пространство имѣетъ протяженіе съ сѣверо-запада-запада на юго-востокъ-югъ до 200 верстъ. Это же пространство было пересѣчено западнѣе по пути изъ мон. Моринь-сумэ въ г. Таонаньфу, именно отъ р. Синь-кай-хэ до той же рѣки Тао-эр-хэ, протяженіемъ съ юго-юго-запада на сѣверо-сѣверо-востокъ въ 110 верстъ (до г. Таонаньфу).

Разсматривая нашу 40-верстную карту и карту, составленную по китайскимъ источникамъ, и руководясь данными, добытыми во время пути по двумъ маршрутамъ, можно прійти къ заключенію, что здѣсь именно пролегаетъ обширный плоскій водораздѣлъ между бассейнами рѣки Амура и залива Ляодунъ. На западѣ онъ начинается съ восточныхъ склоновъ большого Хингана, но здѣсь этотъ водораздѣлъ разсѣкается бассейномъ рѣки Холо-хэ (по кит. картѣ) или Готэкъ (Коль — по 40-верстной картѣ), впадающей въ озеро Чаханъ и не имѣющей выходовъ ни въ сѣверный, ни въ южный бассейны, почему можно будетъ водораздѣльной площадью между бассейнами считать пространство восточнѣе меридіана озера Чаханъ; надо только принять во вниманіе, что озеро Чаханъ по нашей 40-верстной картѣ показано на одномъ меридіанѣ съ г. Таонаньфу (съ селеніемъ Моху у р. Толо или Таоръ); между тѣмъ по китайскимъ источникамъ это озеро указано на 40 верстъ западнѣе меридіана Таонаньфу, что подтвердилось пройденнымъ маршрутомъ къ Таонаньфу отъ мон. Моринь-сумэ въ сѣверо-восточномъ направленіи, когда по пути не встрѣтилось ни озера, ни рѣки, а этотъ водный бассейнъ находился еще западнѣе пройденнаго пути.

Такимъ образомъ, водораздѣльное пространство тянется съ сѣверо-запада на юго-востокъ до бассейна рѣки Итун-хэ, впадающей слѣва въ р. Сунгари, и до бассейна верхняго теченія р. Дун-ляо-хэ— на 240 верстъ (приблизительно). Бассейны послѣднихъ рѣкъ какъ бы замыкаютъ съ востока водораздѣльную площадь, сближаясь своими верховьями въ раіонѣ желѣзной дороги между станціями Куанчэнцзы и Гунчжулиномъ до 10—5 верстъ. Протяженіе водораздѣльной площади съ сѣверо-востока на юго-западъ колеблется отъ 100 верстъ въ

западной части до 130 верстъ въ средней и до 120 верстъ въ восточной части; послѣднія цифры взяты по китайскимъ картамъ; по нашей же 40-верстной картѣ длина водораздѣльной площади также не превышаетъ 240 верстъ, но ширина въ восточной и средней части достигаетъ размѣровъ 240 и 280 верстъ, что опровергается пройденными двумя маршрутами, когда эта ширина въ нѣсколько косомъ направленіи получилась въ 110 верстъ и въ 150 верстъ (въ западной и средней части).

Принявъ болѣе вѣроятныя цифры, можно предположить, что водораздѣльное плоское пространство, лишенное проточныхъ водъ, составляетъ громадную площадь въ видѣ прямоугольника до 30 тысячъ квадратныхъ верстъ ($^1/_{20}$ часть всей Маньчжуріи).

Судя по пройденнымъ двумъ маршрутамъ, вся площадь не имѣетъ какихъ-либо выдающихся высотъ, а представляетъ ровную поверхность, слегка приподнятую (не болѣе 5—10 саженей) надъ уровнемъ рѣчныхъ водъ, ее окаймляющихъ, покрытую то лугами съ рѣдкими барханными закрѣпленными холмами, то группами полузакрѣпленныхъ барханновъ съ луговыми долинами между ними, то песчаными барханами съ тѣми же долинами—„тала“. Въ раіонѣ пути отъ г. Таонаньфу къ г. Чжэньцзятуню эти разновидности поверхности распредѣляются такъ: отъ г. Таонаньфу до сел. Бяньчжао на протяженіи 97 верстъ—луговыя степи съ разбросанными по нимъ закрѣпленными холмами, высотой 40 — 50 футовъ, разнообразной формы, большею же частью растянутыми съ сѣверо-запада на юго-востокъ (отъ вліянія господствующихъ сѣверо-западныхъ вѣтровъ), въ основаніи отъ $^1/_4$ и $^1/_2$ до 1 и 4 верстъ. Склоны этихъ холмовъ жители распахиваютъ для посѣва, луга же служатъ пастбищами для скота. Не доѣзжая 3-хъ верстъ до селенія Цаганъ-тала, на 17-й верстѣ пути, встрѣчается высохшее содовое озеро, заросшее теперь бѣловатой травой—осокой; далѣе на югъ налеты соды все чаще и чаще встрѣчаются у мокрыхъ мѣстъ на луговыхъ низинахъ, еще далѣе—цѣлыя площади покрыты этимъ бѣловатымъ осадкомъ и виднѣются издали по своему свѣтлому тону на зеленой степи.

Начиная отъ д. Тунцзявопэнъ (на 80 верстѣ пути), барханные холмы собираются уже въ группы, составляя приподнятыя надъ общей поверхностью волнообразныя площади; среди этихъ группъ ютятся луговыя долинки такой же формы и вида, какъ „тала“.

Отъ д. Ончигай (на 88 верстѣ) группы барханныхъ холмовъ отходятъ на западъ и тянутся грядой въ $1^1/_2$—2 верстахъ отъ дороги на протяженіи 9 верстъ до д. Бяньчжао, гдѣ эти группы образуютъ уже возвышенную площадь песчаныхъ и полузакрѣпленныхъ барханновъ, на которую поднимается дорога. Площадь эта въ раіонѣ пути тянется непрерывно на 8 верстъ, гдѣ у д. Цзяньго-дянь-цзы (на 105 верстѣ пути) она разсѣкается перпендикулярной дорогѣ луговой долиной, шириной отъ $1^1/_4$ до $1^1/_2$ версты съ озерами, обильно насыщенными содой; у дороги встрѣчаются 3 такихъ озера, изъ которыхъ самое

большое площадью до ¼ квадратной версты расположено восточнѣе и близъ дороги; берега озеръ поросли осокой и камышомъ и очень топки, такъ что трудно подойти къ бѣлой полосѣ соды, окаймляющей чистую воду. Противоположный берегъ рѣзко повышается надъ долиной, такъ что общій видъ послѣдней напоминаетъ не прежнія „тала“, а скорѣе рѣчную долину.

Далѣе по пути идутъ тѣ же группы барханныхъ холмовъ, но большею частью хорошо закрѣпленныхъ, хотя попадаются песчаные и полузакрѣпленные; эти группы уже не образуютъ барханныхъ площадей, а часто прерываются узкими долинками „тала“. Пройдя у д. Тайпингуань (на 120 верстѣ пути) болѣе широкую долину, дорога у д. Манхаинцзы на 124 верстѣ пути выходитъ на обширную луговую долину, протянувшуюся съ сѣвера на югъ до селеній Да-гуаръ-дянь (на 140 верстѣ), т. е. на 16 верстъ, въ ширину же отъ 2 до 2½ верстъ; восточная и западная окраины долины окаймлены грядами закрѣпленныхъ барханов, между которыми видны такія же долины, идущія вглубъ страны на западъ и востокъ. Площадь долины покрыта довольно густой травой, прерываемой прогалинами различной величины, засыпанными пескомъ или заболоченными топкими мѣстами съ налетами соды.

Отъ с. Да-гуаръ-дянь раіонъ пути снова принимаетъ видъ луговой степи съ разбросанными по ней одинокими холмами или группами такихъ же закрѣпленныхъ холмовъ, при чемъ группы холмовъ восточнѣе дороги образуютъ какъ бы непрерывную гряду, напоминающую нагорный берегъ рѣчной долины; группы же холмовъ западнѣе дороги менѣе обширны, большею частью одиноки и, разступаясь, открываютъ между собой видъ на обширныя луговыя степи. Подобное устройство поверхности легко объясняется тѣмъ, что въ 15 — 10 и 5 верстахъ западнѣе дороги протекаетъ рѣка Синь-кай-хэ, образующая здѣсь дугу, выгнутую къ дорогѣ, при своемъ поворотѣ съ восточнаго направленія на юго-восточное и юго-юго-восточное. Такъ продолжается до Цинцинцзы (на 180 верстѣ пути), гдѣ южнѣе деревни, группы барханныхъ холмовъ сходятся, оставляя узкій проходъ. Пройдя этотъ проходъ, дорога входитъ въ долину, шириной около 2-хъ верстъ, ограниченную съ востока сплошной возвышенной грядой холмовъ, съ запада—прибрежными песчаными барханами. За д. Хаптагай на 185-й верстѣ пути дорога входитъ въ долину рѣки Синь-кай-хэ. Долина эта со стороны дороги отъ д. Худукъ и Хаптагай представляется взорамъ обширной равниной, сплошь поросшей травой, осокой и камышомъ; воды не видно; только по срединѣ равнины исполиномъ поднимается куполообразная гора Боринъ-ула (Бори-шань), своей массой подавляющая все пространство.

Гора эта видна еще отъ д. Хойту-харъ-модо, на 162-й верстѣ пути, т. е. за 30 верстъ. У поворота дороги на юго-востокъ у д. Могойту, видна узкая полоска воды, обтекающей подошву горы, и опять

обширныя пространства зелени. Около самой деревни Могойту открывается уже красивый широкій водный затонъ, окаймленный на югѣ полосой осоки и камыша, за которой опять блеститъ узкая полоска воды, за ней другая; западнѣе—та же масса горы Боринъ-ула и около нея полоски воды, перемежающіяся съ полосками осоки или камыша.

Несмотря на все вниманіе, нельзя составить себѣ какого-либо понятія объ окружающей мѣстности.

Необходимо взобраться на вершину горы Боринъ-ула, чтобы обозрѣть это необыкновенное водно-луговое пространство.

Отъ д. Могойту, пройдя около 1 версты на западъ, встрѣчается довольно глубокій (около 1 сажени) протокъ воды, шириной до 10 саженей, обтекающій восточную подошву горы; этотъ протокъ называютъ русломъ рѣки Синь-кай-хэ. Переѣхавъ на лодкѣ (весьма утлой), можно по довольно крутому подъему (около 30 — 40 градусовъ) достичь вершины горы.

Отсюда съ высоты 300 футовъ открывается видъ на всю прилежащую долину р. Синь-кай-хэ. Рѣка эта, проходя однимъ русломъ съ запада на востокъ и юго-востокъ въ обрывистыхъ лессовыхъ берегахъ, при поворотѣ своемъ на юго-востокъ, въ 10 верстахъ отъ горы, вливается въ широкую долину, простирающуюся отъ 2 и 3 до 5 верстъ сѣверо-западнѣе горы Боринъ-ула и до 7 верстъ на участкѣ отъ д. Могойту до Вохутуня (5 верстъ); далѣе эта долина суживается до $3^1/_2$ верстъ у д. Уцзяцзы и до 2-хъ верстъ у д. Ногоцзятунь, гдѣ, соединясь съ равниной р. Си-лао-хэ, выходитъ на еще болѣе обширную равнину рѣки Ляо-хэ.

Рѣка Синь-кай-хэ, встрѣтивъ въ своемъ теченіи такое свободное равнинное пространство, разлилась по всей долинѣ, заполнила наиболѣе глубокія мѣста, наводнила мелкія, не покрывъ даже растущей здѣсь осоки и камыша, и какъ бы потеряла свое русло. Къ сѣверо-западу отъ горы Боринъ-ула, верстахъ въ 10 — 12, видны только одни луга, ближе верстахъ въ 7—6 замѣтны глухіе протоки и озера воды удлиненной и округленной формы, вокругъ горы съ сѣверо-западной, западной и юго-восточной стороны эти протоки и озера собираются уже въ обширные затоны, отъ 1 до $1^1/_2$ версты въ длину и ширину; южнѣе воды рѣки опять разбиваются на отдѣльные глухіе какъ бы протоки и озера, на линіи же д. Вохутунь вновь собираются въ 2 водныхъ обширныхъ бассейна, соединяющихся на линіи д. Уцзяцзы въ одинъ широкій протокъ, сейчасъ же разбивающійся на рядъ узкихъ параллельныхъ протоковъ; эти протоки, постепенно сливаясь другъ съ другомъ и вмѣстѣ съ тѣмъ суживаясь, у д. Ногоцзятунь собираютъ воды рѣки Синь-кай-хэ въ одно русло, проложенное въ лессовыхъ крутыхъ берегахъ. При обзорѣ всего этого воднаго пространства съ вершины горы, задается невольно вопросъ, гдѣ же русло рѣки. Напрасно его отыскивать среди многихъ глухихъ протоковъ, озеръ, затоновъ; можно ясно замѣтить, что во многихъ мѣстахъ воды преры-

ваются съ одного берега до другого сплошными лугами, осокой и камышомъ; воды не видно; кажется, что рѣка здѣсь прервалась.

Въ дѣйствительности же, вода продолжаетъ свое медленное теченіе у корней осоки и камыша, просачиваясь по всей ширинѣ долины.

Послѣ періодическихъ дождей, по разсказамъ жителей, вся широкая долина затопляется водой, и тогда р. Синь-кай-хэ здѣсь представляетъ громадное озеро въ длину до 20 верстъ, въ ширину до 8—10 верстъ.

Долину рѣки ограничиваютъ: лѣвый берегъ—гряда возвышенныхъ холмовъ, прерванная лишь у д. Уцзяцзы долиной около 2-хъ верстъ ширины; правый берегъ—непрерывная гряда обширнаго пространства барханныхъ песчаныхъ холмовъ, распространяющихся до видимаго горизонта. Эти барханныя пространства составляютъ, вѣроятно, продолженіе той широкой полосы песчаныхъ бархановъ, которая пересѣкается дорогой изъ г. Сяо-кулуня въ мон. Моринь-сумэ.

Среди обширной водной и луговой долины р. Синь-кай-хэ, у д. Могойту, въ 2-хъ верстахъ отъ праваго берега долины и въ 3-хъ отъ лѣваго, рѣзко поднимается буквально изъ воды массивная гора Боринъ-ула, имѣющая въ подошвѣ форму почти правильнаго треугольника со сторонами около $^3/_4$ версты каждая; склоны круто (отъ 30 до 60 градусовъ) поднимаются вверхъ и соединяются на высотѣ въ 300 футовъ отъ подошвы растянутой съ запада на востокъ узкой вершиной, на которой сложены молящимися здѣсь монголами нѣсколько кучъ (обо) изъ камней; вся гора отъ подошвы до вершины покрыта густой травой, а склоны съ половины ихъ высоты до вершины еще мелкимъ кустарникомъ изъ дубняка, ильмы, абрикосовъ и пр.; растительный покровъ горы очень тонокъ и въ нѣкоторыхъ мѣстахъ стекающая дождевая вода обнажила обломки базальтоваго массива горы; сплошной же массы базальта не видно. Можно предположить, что эта гора—остатокъ бывшей здѣсь когда-то вулканической дѣятельности. И это не единственный экземпляръ въ краѣ; съ вершины Боринъ-ула видны къ востоку двѣ такихъ же одинокихъ горы: сѣверная—Хоу-харба-шань (Хойту-харба-ула) въ разстояніи около 40 верстъ, южная—Цянь-Харбашань (Урда-харба-ула) въ разстояніи около 50 верстъ; по указанію жителей, эти горы расположены въ долинѣ р. Дун-ляо-хэ; къ юго-юго-востоку видна въ 24 верстахъ гора Буктуринъ-ула (Боботунь-шань) съ двойной вершиной, расположенная на лѣвомъ берегу долины р. Ляо-хэ, въ 7 верстахъ сѣверо-восточнѣе города Чжэньцзятуня; съ западной стороны горы Боринъ-ула видна такая же гора, но на очень далекомъ разстояніи.

Путь въ г. Чжэньцзятунь пролегаетъ вдоль края лѣваго нагорнаго берега долины рѣки Синь-кай-хэ и у д. Ногоцзятунь выходитъ въ долину этой рѣки къ переправѣ у д. Яньцзявайцзы, на 214 верстѣ пути отъ г. Таонаньфу.

Рѣка здѣсь шириной въ 31 сажень, глубиной до 4 аршинъ; теченіе около 4 футовъ въ секунду. Переправа производится паромомъ на одной лодкѣ съ настилкой въ 16 шаговъ длины и 6 шаговъ ширины; паромъ можетъ поднять 70 человѣкъ или 25 лошадей, или 4 повозки, или 2 орудія. Переѣздъ совершается посредствомъ отталкиванія шестами; время переѣзда не болѣе 2—3 минутъ. Рѣка Синькай-хэ въ 1/2 вер. ниже переправы дѣлаетъ поворотъ на юго-востокъ, затѣмъ на югъ; пройдя 5 верстъ, сливается справа съ р. Си-лао-хэ; при своемъ поворотѣ на югъ рѣка Синькайхэ, какъ бы пользуясь широкой ровной долиной, отдѣляетъ отъ себя небольшой протокъ влѣво, который и продолжаетъ течь на юго-юго-востокъ параллельно р. Ляо-хэ, въ 2—2 1/2—3 верстахъ отъ нея. Лѣвый высокій нагорный берегъ долины рѣки Синь-кай-хэ у д. Ногоцзятунь измѣняетъ свое южное направленіе на юго-восточное, постепенно повышается, обрываясь въ долину довольно крутымъ (30—40°) скатомъ и въ 7—8 верстахъ отъ д. Ногоцзятунь заканчивается высокимъ и массивнымъ узломъ—горой Буктуринъ-ула (Боботунь-шань). Гора эта имѣетъ въ основаніи до 4 верстъ съ сѣверо-запада на юго-востокъ и около 2 1/2 верстъ въ поперечномъ направленіи; скаты ея, обращенные къ долинѣ, довольно круты и поросли кустарниками и мелкими деревьями; съ середины высоты горы поднимаются двѣ вершины съ сѣдломъ между ними, въ разстояніи около 1 3/4 версты другъ отъ друга; юго-восточная вершина выше (около 450 фут.) и острѣе сѣверо-западной. Отъ горы Буктуринъ-ула идутъ на востокъ отроги, образуя лѣвый же нагорный берегъ обширной равнины Ляо-хэ. Дорога отъ д. Ногоцзятунь послѣ переправы черезъ р. Синь-кай-хэ направляется на юго-западъ до д. Холбо, затѣмъ на югъ и въ 3 1/2 верстахъ отъ первой переправы встрѣчаетъ новую рѣку Си-лао-хэ. Эта рѣка здѣсь у г. Чжэньцзятуня съ большою точностью напоминаетъ рѣку Си-лао-хэ, которую переходили въ бродъ въ 160—170 верстахъ выше по ея теченію по дорогѣ изъ гор. Сяо-кулуня въ мон. Моринь-сумэ; та же ширина, та же глубина, повсюду проходимая въ бродъ, тѣ же широкіе и отлогіе песчаные берега, напоминающіе о прошлой величинѣ этой рѣки, почти уничтоженной новой рѣкой Синь-кай-хэ.

Живымъ представителемъ прошлаго величія является оставшійся здѣсь паромъ, который теперь лежитъ поперекъ рѣки, своимъ носомъ и кормой касаясь береговъ; этотъ паромъ служитъ мостомъ для пѣшеходовъ; арбы же переѣзжаютъ рѣку свободно во всѣхъ мѣстахъ. Рѣка Си-лао-хэ, имѣя общее направленіе на юго-востоко-востокъ, сѣвернѣе города Чжэньцзятуня, обогнувъ высокую до 70—80 футовъ группу песчаныхъ бархановъ, дѣлаетъ зигзагъ на востокъ и далѣе принимаетъ уже юго-юго-восточное направленіе; въ 1 1/2 верстахъ отъ сѣверо-восточной окраины города сливается съ р. Синь-кай-хэ и принимаетъ отсюда названіе Ляо-хэ, сохраняемое ею до впаденія въ заливъ Ляодунъ; отъ мѣста же сліянія Си-лао-хэ и Синь-кай-хэ рѣка

становится уже судоходной для парусныхъ джонокъ. Въ 2-хъ верстахъ юго-восточнѣе отъ гор. Чжэньцзятуня устроена пристань, начальный пунктъ судоходства по рѣкѣ; въ началѣ мая у пристани уже стояло 8 джонокъ, а внизъ по рѣкѣ были видны цѣлые караваны этихъ судовъ, медленно поднимающихся вверхъ по рѣкѣ на парусахъ.

Южнѣе г. Чжэньцзятуня рѣка Ляо-хэ протекаетъ по обширной плодородной Ляохэйской равнинѣ, ограниченной съ запада грядой полузакрѣпленныхъ песчаныхъ барханов, имѣющей общее направленіе параллельное теченію рѣки, въ 5—6 верстахъ къ западу отъ ея праваго берега; на линіи пристани Саньцзянькоу гряда барханов повертываетъ къ западу и исчезаетъ изъ вида; съ вѣроятностью можно предположить, что гряда эта представляетъ восточную окраину обширной бархано-песчаной страны, раскинувшейся южнѣе рѣки Си-лао-хэ на пространствѣ около 200 верстъ въ длину (съ запада на востокъ) и въ 60—80—100 вер. въ ширину. Къ востоку длина рѣки Ляо-хэ простирается до видимаго горизонта.

Рѣка протекаетъ въ довольно крутыхъ, но невысокихъ, то песчаныхъ, то лессовыхъ берегахъ, дѣлая на своемъ протяженіи до пр. Саньцзянькоу (около 25 верстъ) нѣсколько короткихъ изгибовъ. Большая дорога изъ г. Чжэньцзятуня къ пр. Саньцзянькоу, пролегая вдоль праваго берега рѣки, въ трехъ мѣстахъ соприкасается съ ней при ея изгибахъ: 1) въ $^1/_2$ верстѣ не доходя кумирни Баймяоцзы (на 230 верстѣ пути), 2) въ $9^1/_2$ верстахъ южнѣе урочища Икэшу и 3) у пристани Саньцзянькоу.

Протокъ рѣки Синь-кай-хэ, все время сопровождая рѣку Ляо-хэ, впадаетъ въ нее въ 5 верстахъ выше пристани Саньцзянькоу. Въ этомъ же раіонѣ, около $2—2^1/_2$ верстъ выше пристани впадаетъ въ р. Ляо-хэ ея крупный притокъ Дун-ляо-хэ (восточная Ляо-хэ), берущій свое начало въ горахъ Саха-лянъ, въ 50—60 верстахъ восточнѣе линіи желѣзной дороги (участка ея Гоцзядянь—Сыпингай). Противъ пристани Саньцзянькоу къ лѣвому берегу рѣки Ляо-хэ вмѣстѣ съ ея притокомъ Дун-ляо-хэ подходитъ и правый нагорный берегъ Ляохэйской долины; сначала идетъ рядъ песчаныхъ холмовъ, южнѣе рѣзко возвышается гряда довольно высокихъ холмовъ, подходящая къ берегу рѣки на $1^1/_2$ и 1 версту; рѣка же сохраняетъ свое юго-восточное направленіе, протекая по зеленымъ лугамъ и пашнямъ съ разбросанными по нимъ рощицами изъ тополя, ивы, березы и ильмы.

Большая почтовая дорога, пройдя поселокъ Саньцзянькоу, подходитъ къ паромной переправѣ у южной окраины поселка, нѣсколько ниже пристани.

Переправа совершается на паромѣ такого же типа, какъ при переправѣ черезъ р. Синь-кай-хэ у д. Яньцзявайцзы, но переѣздъ производится не на шестахъ, а по канату длиной въ 18 саж.; рѣка здѣсь имѣетъ ширину 10 саженей и глубину до 1 сажени.

Отъ переправы большая дорога идетъ далѣе на юго-востокъ по

всхолмленной мѣстности, заросшей кустарниками и группами деревьевъ, черезъ дд. Даймингунь, Лалатунь, Фуцзятунь и Ванбатинъ къ городу Памыньчэну (около 40 вер.) и далѣе по такой же мѣстности на востокъ черезъ торговое мѣстечко Сыпингай къ желѣзнодорожной станціи Сыпингай (около 65 верстъ).

4. *Растительность и климатъ:*

Въ отношеніи растительности раіонъ пути рѣзко раздѣляется на двѣ части: 1) большую—отъ гор. Таонаньфу до дер. Ногоцзятунь (у р. Синь-кай-хэ), протяженіемъ въ 210 верстъ (водораздѣльное пространство и часть бассейна р. Синь-кай-хэ), почти лишенную крупной растительности въ видѣ деревьевъ и даже кустовъ, и 2) меньшую—отъ д. Ногоцзятунь до пристани Саньцзянькоу (бассейнъ рр. Синькай-хэ, Силао-хэ и Ляо-хэ), протяженіемъ въ 37 вер., богатую растительностью въ видѣ отдѣльныхъ деревьевъ, группъ и рощъ.

Въ первой части все пространство покрыто луговой травой средняго качества, которая въ настоящее время года (начало мая) едва достигла ½ роста; громадныя площади совершенно лишены деревьевъ; такъ, вдоль пути отдѣльныя деревья и рѣдкія группы встрѣчаются: на 40 верстѣ пути отъ гор. Таонаньфу у д. Цаганъбиру, на 78 верстѣ у д. Эрлуншань, на 112—114 верстѣ у д. Хойтумодо-ту (низкорослыя на пескахъ), на 128 верстѣ у д. Норбучжаланьайле, на 132 вер. у мон. Шинь-сумэ, на 135 вер. у д. Арсаланьмеринъ, на 140 вер. у д. Дагуаръ-дянь и далѣе на 155, 162, 197 и 203 верстѣ; изъ этого видно, что есть мѣста протяженіемъ въ 40—30 верстъ безъ какой-либо крупной растительности.

Другой характеръ имѣетъ вторая, меньшая часть пути, именно бассейнъ рѣкъ, гдѣ вся площадь, насколько можетъ захватить глазъ, поросла крупными рощами и группами многолиственныхъ красивыхъ деревьевъ, большею частью тополя, ивы, ильмы и березы.

Издали кажется, что это сплошной лѣсъ, но вблизи растительность разступается и группируется въ рощи въ разстояніи ¼ и ½ версты другъ отъ друга, смыкаясь между собой отдѣльными деревьями; среди рощъ раскинулись китайскія деревни, жители которыхъ, очевидно, съ большою тщательностью поддерживаютъ свое растительное богатство. Кустарниковъ, за исключеніемъ склоновъ горы Буктуринъула, нигдѣ не встрѣчается. Прогалины между рощами воздѣланы подъ пашни безъ остатка.

Такой же характеръ растительности сохраняетъ вся мѣстность, южнѣе пристани Саньцзянькоу и весь раіонъ пути отъ р. Ляо-хэ къ желѣзнодорожной станціи Сыпингай.

Климатъ раіона пути не отличается отъ климата раіона южнѣе города Таонаньфу; та же умѣренная весенняя теплота и та же перемѣнчивость погоды въ зависимости отъ вѣтровъ. 2-го мая подулъ сильный южный вѣтеръ и принесъ съ собой обильную влагу, вы-

павшую дождемъ въ теченіе цѣлыхъ сутокъ; послѣ дождя установилась благопріятная погода, но по утрамъ приходилось еще надѣвать пальто.

Деревья въ началѣ мая уже набрали почти полную листву, трава поднялась на 1/2 своего роста и зацвѣли цвѣты, хотя ихъ здѣсь очень мало.

На поляхъ жители заканчивали еще посѣвъ, но южнѣе въ раіонѣ г. Чжэньцзятуня уже показались первые всходы гаоляна, бобовъ и чумизы.

5. *Населеніе и населенные пункты:*

По своей населенности раіонъ пути также, какъ и въ отношеніи растительности, дѣлится рѣзко на двѣ неодинаковыя части: 1) раіонъ отъ г. Таонаньфу до р. Синь-кай-хэ, протяженіемъ въ 210 верстъ, населенный весьма слабо, и 2) бассейнъ рѣкъ Синь-кай-хэ, Си-лао-хэ и Ляо-хэ протяженіемъ въ 37 верстъ, колонизованный китайцами, повидимому, до послѣдней возможности.

Послѣдняя часть раіона пути почти цѣликомъ принадлежитъ къ хошуну Дарханъ-вану, владѣтельный князь котораго считается самымъ богатымъ и самостоятельнымъ; хошунъ его до сихъ поръ упорно и съ успѣхомъ отстаиваетъ себя отъ засилія китайцами; тѣмъ болѣе кажется страннымъ такая усиленная колонизація земель при сліяніи 3-хъ крупныхъ рѣкъ края.

По полученнымъ свѣдѣніямъ оказывается, что дядя нынѣшняго хошуннаго князя въ малолѣтство послѣдняго управлялъ хошуномъ, былъ какъ бы регентомъ.

Въ одно время, пристрастившись къ азартной карточной игрѣ, дядя - регентъ проигралъ очень крупную сумму и не могъ ее уплатить изъ своихъ средствъ.

На помощь ему, какъ и всегда въ такихъ случаяхъ, пришли китайскіе купцы, поддерживаемые китайскимъ правительствомъ; долги регента были уплачены, а вмѣстѣ съ этимъ китайцы въ уплату ссуды потребовали земель подъ колонизацію, что и было исполнено регентомъ безъ вѣдома своего князя-племянника.

Быстро былъ организованъ округъ Ляоян-чжоу съ городомъ Чжэньцзятунемъ во главѣ, и не прошло 20—25 лѣтъ, какъ въ этомъ округѣ, къ настоящему времени, насчитывается уже болѣе 100 тысячъ китайскихъ колонистовъ; монголовъ же во всемъ округѣ только 50 семействъ.

Можно считать, что весь этотъ край навсегда потерянъ для хошуна.

Такое же явленіе мы видимъ, какъ было изложено въ предыдущемъ описаніи, въ округѣ Таонаньфу на рѣкѣ Тао-эр-хэ, гдѣ земли подъ колонизацію были уступлены княземъ хошуна Цзасакту-вана также за деньги, уплаченныя китайскимъ правительствомъ въ счетъ

долговъ князя. Остальныя части хошуновъ Цзасакту-вана и Дарханъ-вана въ раіонѣ пути пока ограждены отъ явнаго посягательства Китая, хотя отдѣльныя семьи китайцевъ земледѣльцевъ и торговцевъ, даже одно китайское административное учрежденіе со всѣмъ штатомъ (уѣздное управленіе Кайтунсянь) уже успѣли глубоко пустить корни въ монгольскія земли.

Не лишнимъ здѣсь будетъ привести краткое содержаніе одной рѣчи (въ буквальномъ смыслѣ), сказанной китайцемъ-содержателемъ постоялаго двора (бывшимъ учителемъ) въ присутствіи насъ — европейцевъ, монголовъ и китайцевъ, при чемъ китайцы весело хохотали, монголы же улыбались изъ одной вѣжливости. Рѣчь эта (въ ораторскомъ стилѣ) касалась характеристики монгола вообще со стороны китайца. „Въ Китаѣ громадное населеніе и мало земель, годныхъ къ обработкѣ. Массы китайцевъ при всемъ своемъ трудолюбіи терпятъ страшный голодъ. Въ Монголіи мало людей и много хорошихъ земель, которыя пропадаютъ и остаются невоздѣланными изъ-за лѣни монгола, его неумѣнія, скорѣе нежеланія, заняться земледѣліемъ. Справедливо ли это. Китаецъ любитъ трудъ и умираетъ отъ голода, а монголъ ѣстъ свое воловье и баранье мясо, пьетъ молоко и больше ничего не дѣлаетъ и не хочетъ дѣлать. Правда, онъ еще охотится. Монголъ не пожалѣетъ уморить свою любимую хорошую лошадь, чтобы догнать и убить зайца.

Эта рѣчь, сказанная послѣ разговора о насильственной колонизаціи китайцами монгольскихъ земель, имѣла свое значеніе не только какъ характеристика монгола, но и какъ оправданіе всѣхъ насилій китайцевъ надъ монголами во имя простой человѣческой справедливости.

Китайцы продолжаютъ заселять край, несмотря на всѣ протесты хошунныхъ князей и ихъ подданныхъ. Легко прослѣдить въ данномъ раіонѣ пути успѣхи этой колонизаціи. Китайцы повсюду разсѣяли свои поселенія, основали города: Таонаньфу, Кайтунсянь, Чжэньцзятунь, Саньцзянькоу тамъ, гдѣ ранѣе имѣлись только отдѣльные монгольскіе дворы, окруженные богатыми пастбищами.

Земледѣліе китайца убило скотоводство. Мало того, всякое промышленное предпріятіе, какъ бы оно мало ни было, все въ рукахъ китайца. Такъ, китайцы занялись выварной соды, ловлей рыбы, основаніемъ постоялыхъ дворовъ, о чемъ въ краѣ монголы и не думали. Выварка соды и ловля рыбы привлекли массы китайцевъ, и они начали селиться тутъ же, категорическое запрещеніе князя не имѣло послѣдствій, и тогда энергичный князь Дарханъ-вана выслалъ свои войска съ приказаніемъ разрушить жилища, что и было исполнено. Промыслы пока прекратились. Теперь вдоль дороги можно нерѣдко видѣть развалины этихъ жилищъ и даже цѣлыхъ деревень; но среди развалинъ нерѣдко виднѣется полуразрушенная фанза съ новой крышей; около фанзы работаютъ что-то тѣ же китайцы, будущіе промышлен-

Библиотека ВКФ СССР

ники, упорно ожидая лучшаго времени. Кромѣ развалинъ китайскихъ деревень есть также много развалинъ монгольскихъ дворовъ; эти ушли сами, не будучи въ состоянія конкурировать съ китайцемъ въ добываніи жизненныхъ средствъ. Постоялые дворы такъ и остались во владѣніи китайцевъ, и нерѣдко вся мѣстность служитъ этому двору и носитъ его названіе съ прибавкой слова „дянь“ (гостиница).

Характеръ поселеній монголовъ и китайцевъ также сильно разнится. Монголъ селится по-дворно, нуждаясь въ обширныхъ пастбищахъ для своего скота; китаецъ же старается слиться въ общество, въ деревню, довольствуясь небольшими участками тѣхъ же пастбищъ для земледѣлія.

Дворы китайцевъ чище, обширнѣе, фанзы—просторнѣе и удобнѣе.

А. *Монгольскія поселенія по пути встрѣчаются:*

1) Цаганъ-биру, на 34—42 верстѣ отъ г. Таонаньфу, 9 дворовъ;
2) Хоу-хухэ-чэла, на 43 верстѣ, 1 дворъ;
3) Цянь-хухэ-чэла, на 48 верстѣ, 1 дворъ;
4) Хороль-чжинъ-модо, на 51 верстѣ, 2 двора;
5) Харачинъ-тобо, на 58 верстѣ, 1 дворъ;
6) Чжанцзя-тобо и Шуанбао-тобо, на 75 в., 2 двора;
7) Ольчжуръ, на 84 в., 1 дворъ;
8) Ончигай, на 89 в., 6 дворовъ;
9) Хойту-модо-ту, на 114 в., 1 дворъ;
10) Норбу-чжалань-айле, на 128½ в., 2 двора;
11) Баинсанъ, на 132 в., 3 двора;
12) Монастырь Шинь-сумэ, на 132½ в.;
13) Бурсы-баянъ, на 133 в., 1 дворъ;
14) Арсаланъ-меринъ, на 135—138 в., 3 двора;
15) Омъ-боро, на 143—144 в., 5 дворовъ;
16) Гурбанъ-босоту, на 155 в., 2 двора;
17) Баинъ-хошу и Хабха, на 156½ в., 3 двора;
18) Хойту-харъ-модо, на 162 в., 1 дворъ;
19) Урда-харъ-модо, на 165 в., 4 двора;
20) Урда-босоту, на 174 в., 3 двора;
21) Худукъ, на 185 в., 5 дворовъ;
22) Хантагай, на 106½ в., 2 двора;
23) Могойту, на 192 в., 13 дворовъ;
24) Тумуринъ-тобо, на 232 в., 3 двора.

Всего 74 двора и 1 монастырь, съ населеніемъ около 800 человѣкъ (приблизительно).

Б. *Поселенія со смѣшаннымъ монгольскимъ и китайскимъ населеніемъ:*

1) Уланъ-туле, на 1—2 верстѣ, 4 двора;
2) Холбоньчжо, на 4½—5 в., 4 двора;

3) Цаганъ-тала, на 20 в., 13 дворовъ;
4) Бяньчжао, на 94—97 в., 17 дворовъ;
5) Да-гуаръ-дянь, на 139 в., 5 дворовъ;
6) Аринъ-сибэ, на 206½ в., 5 дворовъ;
7) Холбо, на 216 в., 18 дворовъ;
8) Чжангутай, на 216 в., 8 дворовъ.
Всего 70 дворовъ съ населеніемъ около 700 человѣкъ.

B: *Китайскія поселенія:*

1) Дананьгуань, на 1 в., 10 дворовъ;
2) Ламадянь, на 8 в., 8 дворовъ,
3) Шунцзядянь, на 32 в., 1 дворъ;
4) Синлунчжэнь, на 34 в., 5 дворовъ;
5) Лицзятунь, на 45 в., 2 двора;
6) Хуансяньшэнъ-вопу, на 47 в., 2 двора;
7) Тѣлинъ-гун-сы-дянь, на 48 в., 1 дворъ;
8) Уанцзядянь, на 50 в., 2 двора;
9) Дяосивопу, на 50½ в., 1 дворъ;
10) Паюэрвопу, на 52 в., 3 двора;
11) Ваньцзявопу, на 60 в., 2 двора;
12) Юйцзявопу, на 63 в., 1 дворъ;
13) городъ Кайтунсянь (Долонъ-Худукъ), на 69—71 верстѣ, около 2 тысячъ жителей.
14) Тунцзядянь, на 77 в., 1 дворъ;
15) Эрлуншань, на 77½ в., 2 двора;
16) Жунцзявопэнъ, на 79 в., 2 двора;
17) Тунцзявопэнъ, на 80 в., 1 дворъ;
18) Цзяоцзявопэнъ, на 82 в., 1 дворъ;
19) Цзянь-го-дянь-цзы, на 105 в., 2 двора;
20) Цзянь-го-дянь-цзы-дянь, на 110 в., 1 дворъ;
21) Тайпингуань, на 120 в., 1 дворъ;
22) Манхаинцзы, на 122½—123½ в., 4 двора;
23) Ямынь-дянь, на 150 в., 1 дворъ;
24) Яньцзядянь, на 157 в., 1 дворъ;
25) Фынцзядянь, на 160 в., 1 дворъ;
26) Годянь, на 168½ в., 2 двора;
27) Цицзинцзы, на 180 в., 1 дворъ;
28) Вохутунь, на 197 в., 15 дворовъ;
29) Уцзяцзы, на 203 в., 8 дворовъ;
30) Токшань, на 208 в., 1 дворъ;
31) Цянь-то-шань, на 209½ в., 3 двора;
32) Ногоцзятунь, на 211 в., 7 дворовъ;
33) Яньцзявайцзы, на 214 в., 14 дворовъ;
34) Ванцзявопу, на 214½ в., 10 дворовъ;
35) Удаганцзы, на 218—220 в., 20 дворовъ;

36) Гаолицинъ, на 224—230 в., 25 дворовъ;

37) Баймяоцзы, на 230—233½ в., 15 дворовъ;

38) Икэшу, на 234—244 в., 60 дворовъ;

39) Мѣстечко Саньцзянькоу, на 244—247 в., около 5 тысячъ жителей.

40) Городъ Чжэньцзятунь, на 220—223 верстѣ отъ города Таонаньфу, съ населеніемъ въ 1865 китайскихъ семействъ, около 30 тысячъ чел.

Всего китайскихъ поселеній: 2 города, 1 мѣстечко и 37 деревень изъ 255 дворовъ, изъ которыхъ 11 постоялыхъ дворовъ.

Жителей-китайцевъ во всѣхъ поселеніяхъ около 40 тысячъ человѣкъ.

Такимъ образомъ, по числу селеній въ раіонѣ пути китайцы превышаютъ монголовъ въ 1½ раза, по числу дворовъ, безъ китайскихъ городовъ и мѣстечка,—въ 2¾ раза, по числу же жителей болѣе, чѣмъ въ 40 разъ.

Эти цифры убѣдительно говорятъ, до какой степени весь монгольскій край завоеванъ уже мирнымъ экономическимъ путемъ Китаемъ.

6. *Занятія жителей:*

Занятія жителей-монголовъ состоятъ почти исключительно въ скотоводствѣ и коневодствѣ, очень мало въ земледѣліи. Скотоводство развито въ достаточной степени тамъ, гдѣ земли еще не захвачены китайской колонизаціей; избытокъ рогатаго скота и барановъ продается въ Таонаньфу и Чжэньцзятунь. Коневодство идетъ очень слабо и удовлетворяетъ только свои нужды. Земледѣліе находится еще въ зачаточномъ состояніи и урожая не хватаетъ даже для себя.

Жители деревень — китайцы занимаются исключительно земледѣліемъ.

Сѣютъ: гаолянъ, чумизу (гуцзы), пшеницу, овесъ, ячмень, бобы (хуандоу, хэйдоу и люйдоу), кукурузу, гречиху, пайцзу, суцзу, суходольный рисъ, коноплю, просо и табакъ. По количеству урожая хлѣбъ распредѣляется: около 80% — гаоляна, около 10% — чумизы, около 6%—пшеницы, около 1½% — овса и около 3% прочихъ хлѣбовъ. Изъ земледѣльческихъ продуктовъ значительный избытокъ получается гаоляна, чумизы, бобовъ, жмыховъ и пшеницы; продукты эти вывозятся для продажи въ Таонаньфу и для вывоза на джонкахъ по р. Ляо-хэ въ Чжэньцзятунь и Саньцзянькоу.

Скотоводствомъ и коневодствомъ занимаются исключительно для своихъ нуждъ, какъ перевозочныхъ средствъ и для работъ въ полѣ.

Жители городовъ Чжэньцзятуня, Кайтунсяня и мѣстечка Саньцзянькоу занимаются преимущественно торговлей: мануфактурами, посудой, табакомъ, солью, кожевенными издѣліями и пр. Имѣется много

богатыхъ фирмъ, въ особенности въ Чжэньцзятунѣ, сосредоточившихъ въ своихъ рукахъ всѣ сдѣлки по вывозу земледѣльческихъ продуктовъ и по ввозу хлопчатобумажныхъ тканей, нитокъ и хлопка. Ввозъ и вывозъ этихъ товаровъ совершается въ громадныхъ размѣрахъ.

Въ общемъ все, что производитъ и въ чемъ нуждается населеніе по западную сторону рѣки Ляо-хэ съ одной стороны, съ другой— на сѣверъ и сѣверо-западъ до раіона Таонаньфу включительно, все вывозится въ Чжэньцзятунь и ввозится черезъ Чжэньцзятунь.

Торговые обороты совершаются, главнымъ образомъ, съ Инкоу и Таонаньфу, потомъ съ Мукденомъ, Синьминьтунемъ, Цзиньчжоу и Сяо-кулунемъ.

Все же производство товаровъ по восточную сторону р. Ляо-хэ оттягивается японской линіей желѣзной дороги, получающей и ввозящей весь грузъ черезъ рынки Памыньчэнъ, Сыпингай и Чинтуфу.

7. *Отдѣляющіяся дороги:*

Отъ пути изъ г. Таонаньфу черезъ г. Чжэньцзятунь къ пристани Саньцзянькоу, кромѣ проселочныхъ дорогъ, соединяющихъ окрестныя деревни, отходятъ большія дороги:

1) Отъ д. Цаганъ-тала, на 24 верстѣ пути, на юго-юго-востокъ въ г. Памыньчэнъ, протяженіемъ ок. 220 верстъ.

2) Отъ д. Вохутунь, на 197 верстѣ пути, на сѣверъ въ г. Чанлинсянь, протяженіемъ въ 90 верстъ.

3) Отъ д. Вохутунь на сѣверо-востокъ черезъ г. Чанлинсянь въ г. Бодунэ, протяженіемъ въ 210 верстъ.

4) Отъ г. Чжэньцзятуня на югъ въ г. Факумынь, протяженіемъ въ 125 верстъ.

5) Отъ г. Чжэньцзятуня черезъ г. Факумынь на югъ въ Мукденъ, протяженіемъ около 220 верстъ.

6) Отъ г. Чжэньцзятуня на юго-востокъ черезъ пр. Саньцзянькоу въ г. Памыньчэнъ—65 верстъ.

7) Отъ г. Чжэньцзятуня на юго-юго-востокъ черезъ пр. Саньцзянкоу и г. Памыньчэнъ въ г. Чинтуфу, протяженіемъ въ 115 верстъ.

8) Отъ г. Чжэньцзятуня на юго-востоко-востокъ черезъ Саньцзянькоу и Памыньчэнъ къ станціи Сыпигай, протяженіемъ въ 90 верстъ.

M4 (51)
MT (192)

15

ИГ Д15
пр.2
4.2.